
AVIONES
EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS
LOS ASES DEL NIEUPORT DE LA I GUERRA MUNDIAL
N
1885
Iain Wyllie
ediciones del Prado
OSPREY AVIATION

LOS ASES DEL NIEUPORT DE LA I GUERRA MUNDIAL



LOS ASES DEL NIEUPORT DE LA I GUERRA MUNDIAL



ediciones del Prado
OSPREY AVIATION

Ilustración de cubierta
Charles Nungesser no sólo logró 43 victorias oficiales en combate entre 1918 y 1919, sino que también se rompió todos los huesos importantes del cuerpo al menos una vez debido a los accidentes y a los combates. Su primera escuadrilla de caza fue la N65 en 1916, y siguió pilotando los Nieuport Scout en 1917 mientras estuvo agregado a la V116. Aunque casi todos sus aviones llevaron el famoso corazón negro, con la bandera pirata, el ataúd y los candelabros a ambos lados del fuselaje, también llevó unas anchas bandas rojas, blancas y azules en las superficies superiores de las alas y en la cubierta superior del fuselaje. Varios Nieuport franceses las llevaron porque la configuración de las alas de los aviones se confundía a menudo con los Albatros Scout. Se dice que Nungesser había reaccionado al ataque de un aparato británico y lo había derribado, tras lo cual se aseguró de que nadie volviera a cometer el mismo error. Aquí puede verse este Nieuport 25 en concreto (N1895, un número que él utilizó en otros Nieuport) en acción contra un biplaza alemán en mayo de 1917, un mes en el que reclamó seis aparatos alemanes.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito
Traducción: Rodolfo Muñoz Casado
Basado en la obra *Nieuport Aces of World War 1*
Publicada por primera vez en Gran Bretaña en 2000

Cea Bermúdez 39, 5º
28003 Madrid, España

Texto original en inglés de Norman Franks
Ilustración de portada de Iain Wyllie
Perfiles de aviones de Harry Dempsey
Dibujos a escala de Mark Styling

Importador en Argentina
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56-1092 Buenos Aires
Distribuidor en Capital y Gran Bs. As.
DISTRIRED
Av. Belgrano, 634, 4º I.-1092 Buenos Aires
Distribuidor en Interior
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56-1092 Buenos Aires

ISBN (Obra Completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-608-4
D.L.:

Impreso en España

ÍNDICE

LA PUESTA EN ESCENA

El cielo de la última hora de la tarde del 2 de julio de 1916 había adoptado un aspecto brumoso después de las nubes matinales. El Royal Flying Corps (Real Cuerpo de Vuelo, RFC) había enviado patrullas para buscar aviones enemigos. El Sqn 11 tenía uno de sus Nieuport Scout a 10.000 pies escoltando a cuatro aviones de hélice propulsora biplazas FE 2b de la Royal Aircraft Factory cerca de Mercatel, en el norte de Francia. Eran las 17:30, hora británica, y el piloto del Nieuport localizó a cuatro cazas biplazas Roland C II dirigiéndose hacia los FE. Cuando se aproximaron, dos de los FE rompieron la formación para atacar y lo mismo hizo el Nieuport.

Las ametralladoras atronaron y los motores rugieron al máximo mientras los pilotos llevaban sus aviones por la nueva tercera dimensión de la guerra aérea. Uno de los Roland se alejó tambaleándose y se estrelló, alcanzado por el tirador delantero de uno de los FE. Mientras tanto, el piloto del Nieuport se lanzó en picado y disparó un tambor de munición de la ametralladora Lewis contra el lateral próximo de otro de los C II. También cayó en picado y el piloto británico se quedó observándolo hasta que el Roland se estrelló en la carretera de Mercatel a Arras.

Menos de media hora después, el piloto del Nieuport, que continuaba patrullando solo, vio un Aviatik biplaza alemán sobre Lens. Se aproximó hacia él poco a poco con la esperanza de conseguir una buena posición desde la cual atacar. El piloto británico intentó mantenerse en el punto ciego bajo la cola del biplaza. Al llegar a los 18 metros el piloto tiró de la palanca de disparo, pero el cable de la ametralladora estaba atascado.

El piloto británico, que todavía estaba detrás del desprevenido Aviatik, adoptó la línea de acción alternativa de dejarse caer por debajo del blanco, bajando la ametralladora Lewis situada en el ala superior para disparar sobre las palas de la hélice que giraban y tras asir con fuerza la empuñadura, su dedo dentro del guante deslizó el disparador. Tres cuartas partes de los proyectiles de 7,69 mm del tambor atronaron en la panza del Aviatik. No había blindaje para proteger a los dos hombres, sólo madera y tela.

El Aviatik se alejó tambaleándose y comenzó a ladearse hacia abajo, luego cayó dando vueltas hacia tierra desde 11.000 pies y, finalmente, se hizo añicos en el suelo, completamente destrozado. Debido a la ausencia de bajas alemanas aquel día hay que asumir que los aviadores alemanes, probablemente heridos, sí que al menos sobrevivieron a su enfrentamiento con uno de los prometedores pilotos ases británicos del RFC, el Lt (teniente) Albert Ball. Aquella acción a última hora de la tarde había elevado su registro de victorias a siete, seis las había logrado ya pilotando el Nieuport.

LA VICTORIA EN EL AIRE

El término "victorias" es emotivo. En la I Guerra Mundial todo era un proceso de aprendizaje. Cuando comenzó aquella guerra, no se habían "inventado" las victorias en combate aéreo. Sólo cuando los pilotos

comenzaron a derribar u obligar a descender a un avión enemigo alguien inventó las victorias aéreas. Esto, a su vez, como tantas cosas, fue resaltado por los medios de comunicación y pronto la destreza de los pilotos de caza se midió por el número de oponentes derribados. Esto fue válido para cualquiera de las nacionalidades (franceses, británicos o alemanes). Se convirtieron en los *caballeros del aire*.

Por lo tanto, las victorias en el comienzo fueron simplemente eso, resultar victorioso sobre un adversario, pero no necesariamente derribarle. En la II Guerra Mundial las victorias implicaban aviones derribados, pero en la I Guerra Mundial se referían a aquellos aviones derribados, dañados y/u obligados a aterrizar, o los que se creía haber derribado. También se incluían los globos cometa, *bolsas de gas* de observación que, atadas al suelo, ascendían con uno o más observadores en una cesta para inspeccionar las posiciones del enemigo en lo relativo a los movimientos de tropas o a las baterías de cañones.

Los franceses y los alemanes sólo incluyeron los aviones derribados en los registros de sus ases, mientras que un as británico con, digamos, diez victorias podía tener este total formado a partir de seis derribos, un globo y tres "fuera de control", los "probables" de la II Guerra Mundial.

Un caza entre los cazas

Cuando comenzó la I Guerra Mundial cada bando disponía de diversos aviones. Ningún bando empezó con escuadrones de aparatos específicos; utilizaban lo que tenían y lo que recibían posteriormente. Una vez que los aviadores de ambos bandos comenzaron a encontrarse los unos con los otros sobre el sistema de trincheras, que acabó con la guerra abierta y con el que empezaron cuatro años de casi punto muerto (en los que se lanzaron a los jóvenes de ambos bandos contra las alambradas y las ametralladoras, a menudo en los cenagales de barro del destrozado campo), buscaron un método de dañar al adversario. Los dos bandos conocían el valor del reconocimiento, una vez que la caballería tradicional ya no pudo operar por más tiempo, y cada bando tenía que impedir que el oponente viera lo que ocurría en su lado de las líneas o, si era demasiado tarde, tenía que impedir que llevara la información de vuelta. De esta forma comenzaron los combates aéreos.

Cada bando intentó desarrollar un método adecuado para colocar ametralladoras en los aviones, pero la hélice, fijada justo por delante del piloto, era el problema. Para superarlo, las armas se montaron para disparar de forma oblicua o se fijaron planchas de metal en las palas de las hélices para desviar las balas disparadas a través de ellas. Otro avance consistió en situar la hélice en la parte trasera de tal forma que la zona de tiro delantera quedara libre, el concepto del avión de hélice *propulsora*.

Otra forma más consistía en fijar la ametralladora en el ala superior, en ángulo para disparar por delante y ligeramente hacia abajo. De esta forma, los proyectiles pasaban por encima de las palas de las hélices y llegaban hasta una distancia predeterminada. Quizá el primer avión que utilizó eficazmente esta última disposición del armamento fue el Nieuport Scout.

El biplano Nieuport era un diseño antiguo y se asemejaba mucho a lo que debía de ser un avión de la I Guerra Mundial. Esto es, un fuselaje, un motor allí delante, dos alas y un plano de cola del elevador y el timón.

Todos los aviones terrestres de aquella guerra tenían ruedas fijas y un patín de cola. Lo que quizá se salía un poco de lo común era el ala inferior. Era mucho más pequeña y más estrecha que la de otros modelos posteriores, y como tal fue conocida como la configuración de ala sesquiplana, un ala y media.

Este modelo fue diseñado por uno de los grandes pioneros de la aviación de Francia, Edouard de Niéport, aunque para su trabajo de aviación adoptó el nombre más familiar de Nieuport.

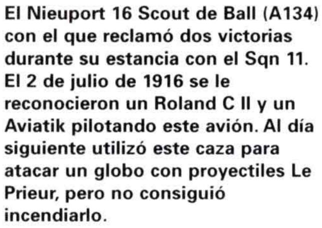
En aquel primer periodo, los Nieuport se distribuyeron, al igual que otros aviones de exploración, a los escuadrones mixtos de aviones de reconocimiento tanto para funciones de exploración como de protección. Una de estas unidades fue el Sqn 11, pero cuando hubo disponibles más unidades del nuevo aparato fue posible equipar al Sqn 60 casi totalmente con el Modelo 16.

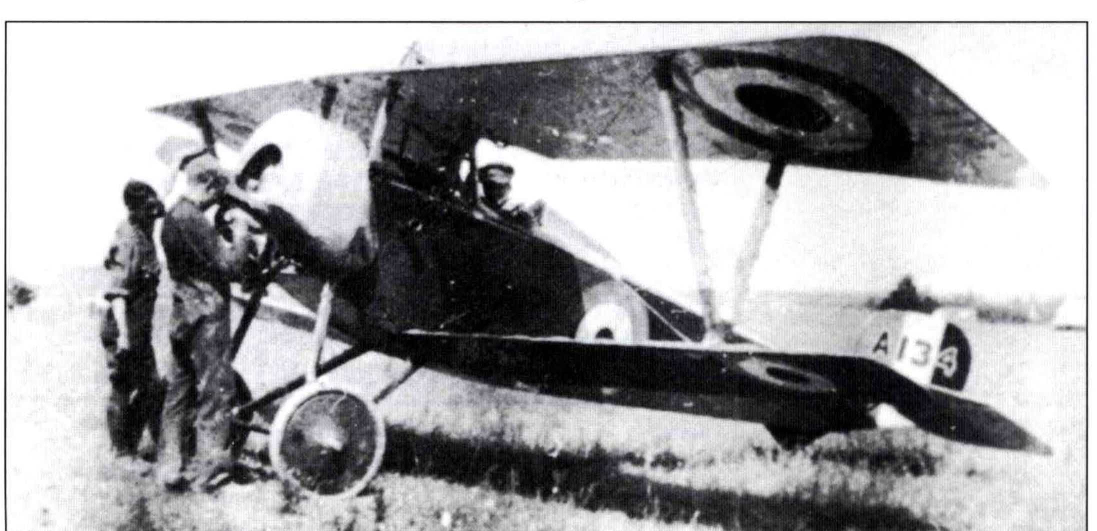
EL ARMAMENTO

La plataforma del arma de los Nieuport Scout británicos, la ametralladora Lewis montada en el ala, fue el invento de un sargento del Sqn 11 de nombre R. G. Foster. De esta forma, el ingenioso afuste de Foster incorporaba una rampa cuadrantal que permitía que el arma se deslizara hacia atrás para cambiar el tambor de la munición.

Posteriormente, algunos aparatos del RFC también utilizaron el afuste de diseño francés Alkan con una ametralladora Vickers en el fuselaje por delante de la cabina, una vez que se inventó el sistema de ametralladoras sincronizadas. Mientras que los franceses utilizaron esta disposición de forma casi exclusiva, el RFC y la RNAS (Real Aviación Naval británica) emplearon generalmente las ametralladoras Lewis montadas en las alas, que llevaban un tambor de munición de 47 proyectiles que se podía quitar.

El modelo más ampliamente utilizado del Nieuport fue el Modelo 17 (17C.1). También se trataba de una configuración sesquiplana con los famosos montantes del ala en V. Llegó a los escuadrones del RFC a mediados de julio de 1916, en el periodo de la Batalla de Somme, y nuevamente las primeras unidades llegaron a través de la RNAS. Para el otoño el RFC encargó muchos más.


El Nieuport 16 Scout de Ball (A134) con el que reclamó dos victorias durante su estancia con el Sqn 11. El 2 de julio de 1916 se le reconocieron un Roland C II y un Aviatik pilotando este avión. Al día siguiente utilizó este caza para atacar un globo con proyectiles Le Prieur, pero no consiguió incendiarlo.



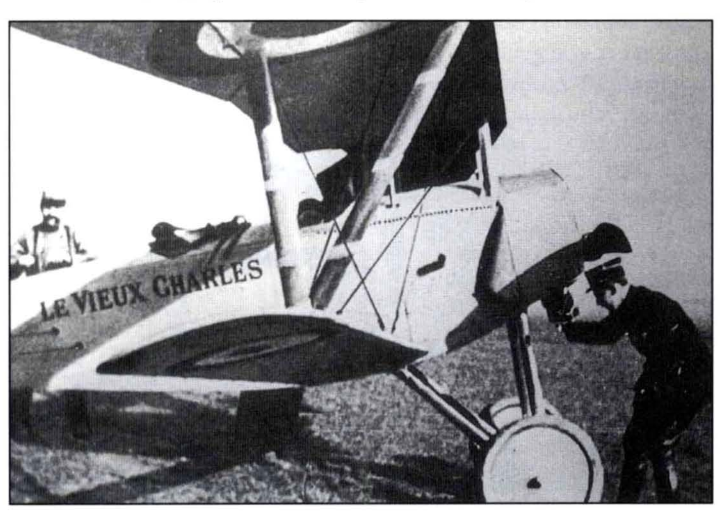
LOS ASES FRANCESES

Naturalmente, los franceses utilizaron el hábil sesquiplano Nieuport en grandes cantidades antes de la llegada del más robusto SPAD VII y de este modelo salieron muchos ases. Además, otros comenzaron sus triunfales carreras en el frente con el Nieuport antes de actualizarse con los SPAD.

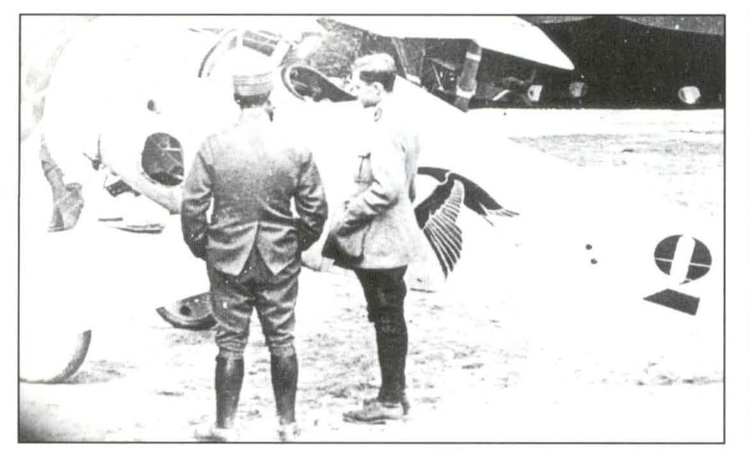
No siempre es posible estar seguro de cuántas victorias se consiguieron con cada modelo. Se podría pensar que la denominación *escadrille* tal vez sirviera de ayuda en este caso, con el prefijo "N" para Nieuport y "SPA" para SPAD. Sin embargo, las *escadrille* podían utilizar ambos modelos e incluso cuando se reequipaban completamente con los SPAD el cuartel general tardaba un cierto tiempo en confirmar en las órdenes el cambio de denominación de "N" a "SPA".

Una de las *escadrille* más importantes fue la N3. Desde sus humildes comienzos se convirtió en parte del *Groupe de Cachy* en el periodo de la batalla de Verdún. Bajo el mando de Felix Brocard, tuvo entre sus filas a varios de los mejores aviadores de caza de Francia. Al contrario que los británicos, los franceses (como los alemanes) elogiaron a sus victoriosos pilotos de caza y todos llegaron a ser bien conocidos por el público francés. Los periódicos y las revistas exaltaban su destreza en combate, y aquellos héroes de Francia cargados de medallas se hicieron familiares para todo el mundo a través de las fotografías en las postales en las que se representaban sus rostros.

El piloto de éxito más conocido de la N3 fue el sorprendente Georges Guynemer. Este hombre de endeble estatura fue una maravilla en el aire, y pronto se convirtió en una persona adorada dentro de la aviación francesa y entre el público que le aclamaba. Con el Ejército francés muriendo desangrado en Verdún durante 1916-1917, no resultaba difícil ver cómo los aviadores que combatían por encima de aquella carnicería de



El excepcional Georges Guynemer de la N3 pilotó una amplia gama de Nieuport durante su prolongada carrera en el frente; la mayor parte de ellos llevaron su insignia personal, *Le Vieux Charles.* Este Nieuport 11 (N836) lo utilizó en Verdún a comienzos de la primavera de 1916.



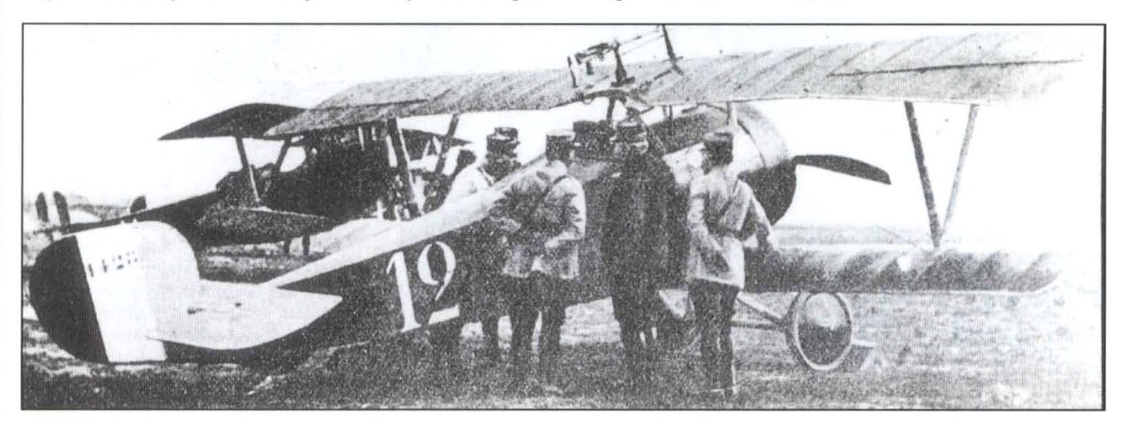
Se puede ver a Guynemer y al Cdt Felix Brocard (a la izquierda del as) en conversación junto al Nieuport 17 N1531 *rojo 2* del primero. Este avión también lleva el emblema de la cigüeña roja de la N3 en el fuselaje barnizado en plata. Destaca el *cône de pénétration* instalado por delante de la hélice; este sistema se utilizó durante un breve periodo de tiempo para intentar superar la resistencia aerodinámica asociada al capot y al contundente motor giratorio del caza.

alambradas, trincheras, ametralladoras y fuego de proyectiles podían ser tratados como los corteses *caballeros del aire*.

Georges Marie Ludovic Jules Guynemer procedía de París, y en noviembre de 1914 se ofreció voluntario para servir a su país, sólo un mes antes de su 20º cumpleaños. Al no ser fuerte optó por hacerse mecánico en el servicio aéreo, pero pronto decidió adiestrarse como piloto, lo que finalizó en abril de 1915. Fue enviado a la MS3 *(escadrille* 3, que utilizaba los aparatos Morane-Saulnier y que cuando cambió de material a los Nieuport se convirtió en la N3) como cabo, antes de ser ascendido a sargento. El primer éxito de Guynemer lo logró con un Morane, pero a continuación llegaron los Nieuport y, a finales de año, ya tenía cuatro victorias; además, había pasado a ser oficial.

La *escadrille* N3 llevaba el emblema de una cigüeña en los aviones y tan pronto como el *Groupe de Cachy*, al que pertenecía, se convirtió en el *Groupe de Combat* 12 y sus otras tres unidades también adoptaron variaciones del emblema de la cigüeña, se les conoció como los *Cigognes* y pronto se les asoció con la elite de los pilotos de caza franceses. Esto no era completamente cierto, pero el GC12 y la N3 en particular sí tuvieron unos cuantos ases de caza de gran éxito entre sus filas. Durante 1916 Guynemer elevó su registro a 25 victorias confirmadas, más de la mitad con los Nieuport. Al contrario que los británicos, a los pilotos franceses sólo se les reconocían los aviones derribados que eran presenciados por otros, los probables sólo se anotaban, pero no se contabilizaban en el registro de los pilotos. El Capitaine Guynemer llegó a conseguir 53 vic-

El Nieuport 17 (N1428) de Dorme llevaba su número personal "12" en los laterales del fuselaje camuflado. Posteriormente, este distintivo también se colocó en el ala superior derecha.



Tres ases del Nieuport, a saber (de izquierda a derecha) Alfred Hertaux de la N3 y Georges Flachaire y Marcel Viallet de la N67. Destaca la diversidad de uniformes, que fue una característica de las fuerzas aéreas de la I Guerra Mundial.





Père Dorme de la N3 salió victorioso de más de 23 combates contra el enemigo, y al menos en la mitad de ellos se encontraba a los mandos de un Nieuport Scout. Murió en combate el 25 de mayo de 1917 mientras pilotaba un SPAD VII en un combate contra Heinrich Kroll de la *Jasta* 9. Dorme fue la quinta victoria de este alemán.

torias y otras 35 probables. Murió en combate el 11 de septiembre de 1917.

Rene Pierre Marie Dorme también tenía 20 años de edad cuando comenzó la guerra, pero a pesar de esto fue conocido como *Père (padre* o quizá *papá)*. Había prestado sus servicios como artillero en el norte de África antes de convertirse en piloto. Dorme, herido en un accidente, no entró en acción hasta marzo de 1916, pero en junio fue enviado a la N3. Todavía era la época del caza aéreo como "lobo solitario", y a Dorme, al igual que a Ball en el RFC, le gustaba cazar y combatir solo, buscando aviones de observación alemanes; pero también fue bueno en las patrullas. A finales de 1916 tenía 17 derribos y su registro llegó a 23 en mayo de 1917. Es más, se le atribuye haber conseguido unos 70 probables. Aunque esto parece excesivo hay indicaciones que se refieren al menos a 17. Dorme murió en combate el 25 de mayo de 1917, derribado por Heinrich Kroll de la *Jasta* 9 (escuadrilla de caza).



André Chainat consiguió diez victorias con la N3 antes de que una mala herida el 7 de septiembre de 1916 le dejara fuera de la guerra activa definitivamente.

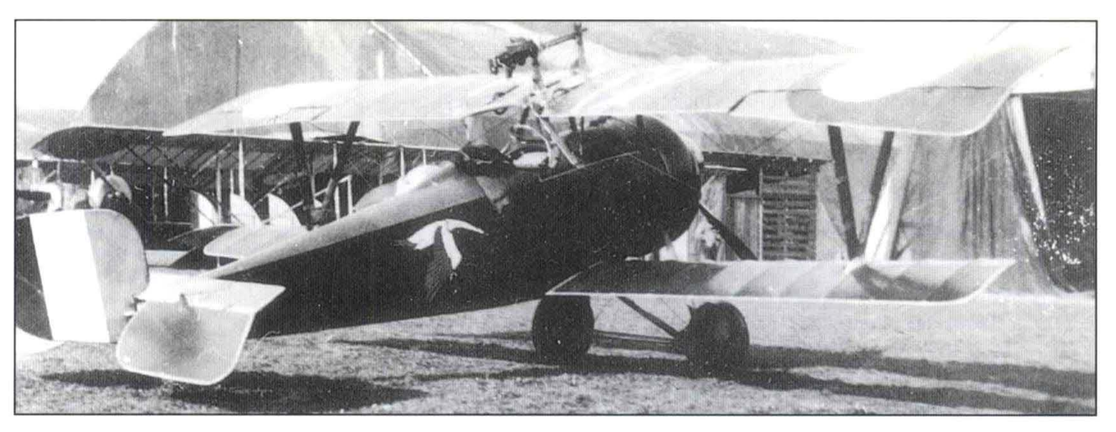
El Capitaine Alfred Marie Joseph Heurtaux procedía de Nantes y, como muchos otros oficiales, pasó por la Academia Militar de St. Cyr. Fue ascendido a oficial en agosto de 1914 a la edad de 21 años mientras prestaba sus servicios con los húsares. Durante la primera parte de la guerra recibió cuatro menciones por su valor antes de pasarse a la aviación, primero como observador y luego recibiendo la instrucción de piloto. Tras un periodo con la MS38, Heurtaux fue destinado a la N3 en junio de 1916. Después de su cuarta victoria el 3 de agosto fue ascendido para mandar la *escadrille*. Heurtaux se convirtió en as con los Nieuport antes de resultar gravemente herido el 5 de mayo de 1917, momento en el cual la N3 se había actualizado con los cazas SPAD. En total, él reclamó 21 victorias y 13 probables. Aunque Heurtaux regresó al mando en agosto, volvió a resultar herido en septiembre y esto le dejó fuera de acción durante el resto de la guerra. En la II Guerra Mundial fue el Inspector de la Aviación de Caza hasta la caída de Francia, momento en el cual entró en la Resistencia hasta que fue deportado a Alemania en abril de 1945. El Gen. Heurtaux, presidente de la Asociación de Ases de Caza de Francia, murió en París.

André Julien Chainat consiguió sus diez victorias con el Nieuport entre marzo y agosto de 1916. Anteriormente artillero, pasó a formar parte de la N3 en enero de 1916. Resultó herido el 16 de junio y nuevamente el 7 de septiembre, y esta última vez quedó fuera de la guerra activa. Chainat murió en Cannes el 6 de noviembre de 1961.

El Capitaine Albert Louis Deullin fue otro piloto que consiguió buenos resultados con el Nieuport ya que reclamó 11 de sus 20 victorias con este modelo. Un poco más mayor que los demás de su *escadrille*, este antiguo dragón tenía 27 años en la cumbre de su fama. Ya había entrado en combate y había sido condecorado con la MF62 antes de ser destinado a la N3. Después de su 11ª victoria con esta última unidad recibió el mando de la SPA73 en febrero de 1917 y posteriormente mandó el *Groupe de*

Este Modelo 17 fue pilotado por el as de la N3 Albert Deullin, que reclamó 11 de sus 20 derribos con los Nieuport. Los dos pilotos son Deullin (a la izquierda) y Paul Tarascon; este último se convirtió en as con la N62 después de dejar la N3.





El Capitaine Alfred Auger pilotó los Nieuport marcados con el "7" dentro de la N3, aunque parece que este aparato sólo lleva el número en el ala superior pero no en el fuselaje. Esta fotografía se tomó en Villers Bretonneux en octubre de 1916.

Combat 19 en 1918. Murió en un accidente de vuelo el 29 de mayo de 1923 en Villacoublay.

Otro as de los *Cigognes*, fue el Capitaine Mathieu Marie Joseph Antoine Tenant de la Tour, otro antiguo oficial de caballería procedente de París. Tras pasarse a la aviación, se convirtió en piloto en mayo de 1915, pero resultó herido en un accidente en octubre. Su primer destino fue en la N57 en diciembre, donde consiguió su primera victoria el 25 de enero de 1916, un derribo compartido de un globo. Era un día pésimo de niebla y De la Tour llegó de repente sobre el globo tras surgir de un mar de niebla. Uno de los observadores tenía una ametralladora, pero el francés acabó con él y luego volvió a atacar mientras el globo descendía. Finalmente, él y su jefe lo incendiaron a sólo 50 metros del suelo. Aunque se perdió en la niebla, consiguió encontrar el camino de regreso a través de las líneas hasta llegar a sus filas. De la Tour, herido en combate el 25 de abril, volvió al frente después de curar sus heridas y fue enviado a la N3. Su siguiente victoria llegó el 9 de julio, pero aunque ésta sí se menciona, por alguna razón nunca se añadió oficialmente a su registro. Su segundo derribo confirmado llegó el 15 de julio y, a finales de año, había elevado su registro a ocho y dos probables. Al siguiente mes de abril recibió el mando de la N26, logrando su novena, y última, victoria el 7 de mayo.

Alfred Victor Robert Auger había sido oficial de infantería, y fue herido y condecorado antes de convertirse en piloto. Resultó herido nuevamente el 8 de julio de 1915 cuando volaba con la C11, pero a continuación solicitó un destino como piloto de los Nieuport y fue enviado a la N31. A comienzos de 1916 Auger consiguió sus dos primeras victorias, pero resultó gravemente herido en un accidente el 16 de abril. Al regresar al servicio activo pasó a la N3 y, aunque ligeramente herido en un combate con cuatro aviones alemanes en la tarde del 16 de febrero, estaba en situación física adecuada para asu-



El Capitaine Alfred Auger consiguió dos derribos con la N31 y cinco con la N3 antes de su muerte en combate el 28 de julio de 1917 pilotando un SPAD. Destacan el distintivo de la cigüeña de la N3 en su guerrera y la gorra del 31º Regimiento de Infantería.

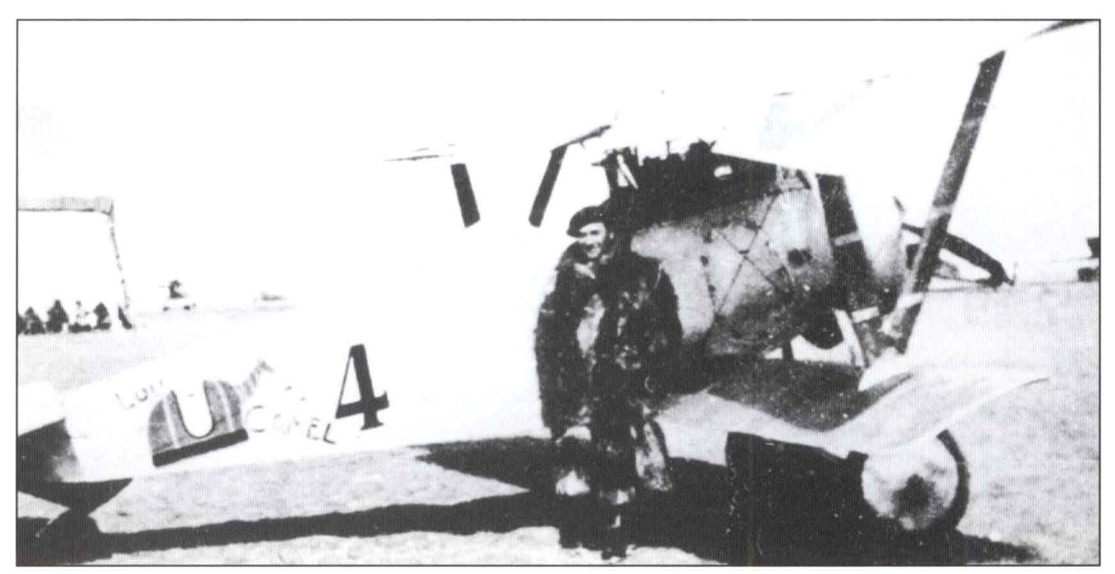
mir el mando de la *escadrille* el 17 de marzo. Auger murió en combate el 28 de julio mientras pilotaba un SPAD tras haber logrado siete victorias. Aquel fatídico día, combatió contra cinco aviones alemanes pero fue alcanzado en el cuello. Consiguió descender detrás de las líneas sangrando abundantemente, pero murió a los pocos minutos de detenerse. Probablemente Auger combatió contra la *Jasta* 8 aquella mañana; el Vfw Rudolf Franke anotó una reclamación sin confirmar. Esta unidad también perdió a su *Staffelführer* (Jefe de Escuadrilla) en este combate, por lo que quizá Auger consiguió otro derribo antes de ser alcanzado.

La *Escadrille* N3 adoptó el distintivo de la cigüeña muy pronto y rápidamente se hizo popular. Cada *escadrille* del *Groupe* tenía diferentes distintivos de la cigüeña, pero el de la N3 fue el más famoso. En los aparatos de color plata se pintaba generalmente en rojo, mientras que en los aviones de exploración camuflados era básicamente blanco. Cada aparato llevaba números en los lados del fuselaje que se repetían en el ala superior derecha.

La *Escadrille* N12 participó en las batallas de Verdún y Somme. El Capitaine Joseph Marie Xavier De Sevin había estado en la infantería y había ascendido poco a poco hasta *sous-lieutenant* (alférez) a mediados de 1915. Fue destinado a la N12 en noviembre de 1915, en la que se utilizaban los aparatos biplazas y de exploración Nieuport, pero no fue hasta julio de 1916 cuando De Sevin logró su primera victoria. Pasarían otros ocho meses antes de que se confirmara su segundo derribo. Para el verano había conseguido seis victorias, y en diciembre recibió el mando de la SPA26, duplicando su registro al final de la guerra. De Sevin llegó a alcanzar la graduación de general de división en la II Guerra Mundial. Murió el 7 de noviembre de 1963.

El *Sous-Lieutenant* Henri Francois Languedoc tenía 31 años cuando consiguió su primera victoria el 23 de octubre de 1916 volando con la N12. Otro antiguo miembro de la caballería, también combatió con la infantería pero resultó herido en 1915 y al estar incapacitado para el servicio en el frente fue trasladado a la aviación. Asignado para pilotar los Nieuport con la N12, consiguió siete victorias hasta mediados de abril de

Henri Languedoc, de la N12, pilotó este Nieuport 17, con distintivos poco habituales, en 1917. El autor desconoce el origen de estos distintivos, aunque pueden ser algún tipo de "juego" en relación a su anterior carrera en la caballería. Tras haber logrado siete derribos, Languedoc resultó gravemente herido el 16 de julio de 1917 y murió dos días después.





Joseph-Henri Guigot se convirtió en as prestando sus servicios en tres unidades diferentes. Su primera reclamación la presentó con la N95 y a ésta le siguieron tres derribos más con la N3 durante el invierno de 1916-1917.
A continuación, Guigot tuvo que esperar hasta el 24 de octubre de 1918 antes de asegurarse su quinta victoria, y su condición de as, volando con la SPA167.

1917, pero resultó gravemente herido el 16 de julio y murió dos días después. El distintivo de la N12 era un banderín *(fanion)* triangular blanco y azul claro con un pequeño número "12" en el centro.

El Sous-Lieutenant Lucien Joseph Jailler perteneció a la N15, y al haber aprendido a volar en 1911 experimentó el servicio con la Fuerza Aérea francesa antes de la guerra. A pesar de esto, comenzó el conflicto como conductor de tractor y no consiguió un destino de vuelo hasta abril de 1915. Jailler, que prestaba sus servicios en la MS15, resultó gravemente herido en combate el 16 de mayo, pero tras recuperarse regresó a su unidad, que por entonces utilizaba los Nieuport como N12. Consiguió cuatro victorias entre marzo y junio de 1916 y, a continuación, fue ascendido a *adjudant* en julio. Se convirtió en as el 25 de septiembre, y para comienzos de junio de 1917 había conseguido 12 victorias. Tras ser nombrado oficial se le concedió un descanso en noviembre y se convirtió en instructor. Murió debido a una enfermedad el 2 de junio de 1921 a la edad de 31 años. El distintivo de la N15 era un casco con visera de caballero con una pluma blanca flotando hacia atrás.

El Sous-Lieutenant Jean Pie Hyacinthe Paul Jerome Casale, marqués de Montferato, nació en Córcega y entró en el servicio militar en 1913 a la edad de 20 años. Tras el estallido de la guerra solicitó el traslado a la aviación, y a comienzos de 1915 ya era uno de los pilotos que volaban con la MF8. Posteriormente, fue destinado a la N23, donde consiguió una victoria, antes de ser trasladado a la N76, para regresar más tarde a la N23 el 1 de marzo de 1916. Casale se convirtió en as el 10 de diciembre de 1916 y para el verano de 1917 había logrado nueve victorias, la mayoría con los Nieuport. Fue ascendido a oficial y trasladado a la SPA156 y

Otro de los primeros ases del Nieuport fue el Adjudant Maxime Lenoir de la N23, que reclamó nueve de sus once victorias pilotando los Nieuport. Murió en combate el 25 de octubre de 1916.



luego a la SPA38. Con esta última unidad elevó su registro a 13 en noviembre de 1918. Casale murió en un accidente aéreo el 23 de junio de 1923 cuando pilotaba un Bleriot 115 cuatrimotor.

La *Escadrille* N23 recibió este nombre cuando cambió sus Morane por los Nieuport en septiembre de 1916. La *escadrille* llevaba un banderín triangular sobre el fuselaje en blanco con una franja horizontal de color rojo brillante en el centro.

El Adjudant Maxime Albert Lenoir se convirtió en piloto en 1913, por lo que fue movilizado cuando comenzó la guerra. Tan pronto como finalizó su instrucción militar partió hacia la C18 y logró dos victorias en junio de 1915. Tras ser enviado a la instrucción en los monoplazas, Lenoir fue destinado a la N23 a comienzos de 1916 y logró su primer derribo con los Nieuport el 17 de marzo. La victoria número cuatro llegó tres meses después, y para septiembre tenía 11 victorias. Lenoir, herido el 9 de agosto y nuevamente el 25 de septiembre, siguió volando para acabar cayendo en combate el 25 de octubre de 1916. Tenía 27 años.

La *Escadrille* N26 produjo dos ases del Nieuport. El primero fue el Sous-Lieutenant Noel Hugues Anne Louis de Rochefort. Su carrera militar no tuvo un buen comienzo ya que mientras prestaba sus servicios como conductor cayó enfermo y estuvo durante algunos meses en el hospital. Una vez recuperado, se ofreció voluntario de nuevo para la aviación y en octubre de 1915 llegó a la N26. Consiguió siete victorias y cinco probables hasta septiembre. Fue ascendido a oficial, pero este as de 28 años fue derribado pilotando el Nieuport 17bis N1581 el 15 de septiembre. De Rochefort murió a causa de las heridas al día siguiente.

Constant Frederic Soulier, nacido en París en septiembre de 1897, era diez años más joven que De Rochefort. Entró en la Artillería en marzo de 1915, pero posteriormente aprendió a volar. Destinado a la N26, consiguió su primera victoria el 24 de agosto de 1916 (un globo), y había conseguido dos derribos en el momento en que tuvo que ir al hospital, en enero de 1917. Tras volver a la *escadrille* en marzo, Soulier se convirtió en as el 27 de mayo, ocupando el lugar de Sauvage como el francés más joven en alcanzar esta proeza debido a la muerte de su contemporáneo de 19 años. Soulier tuvo que volver al hospital a finales de junio y no fue dado de alta hasta comienzos de diciembre. Sus días de combate se habían terminado, y fue enviado a América para realizar demostraciones de vuelo de combate para los pilotos de la Aviación de Estados Unidos. Además de sus seis derribos, Soulier consiguió nueve probables y daña-



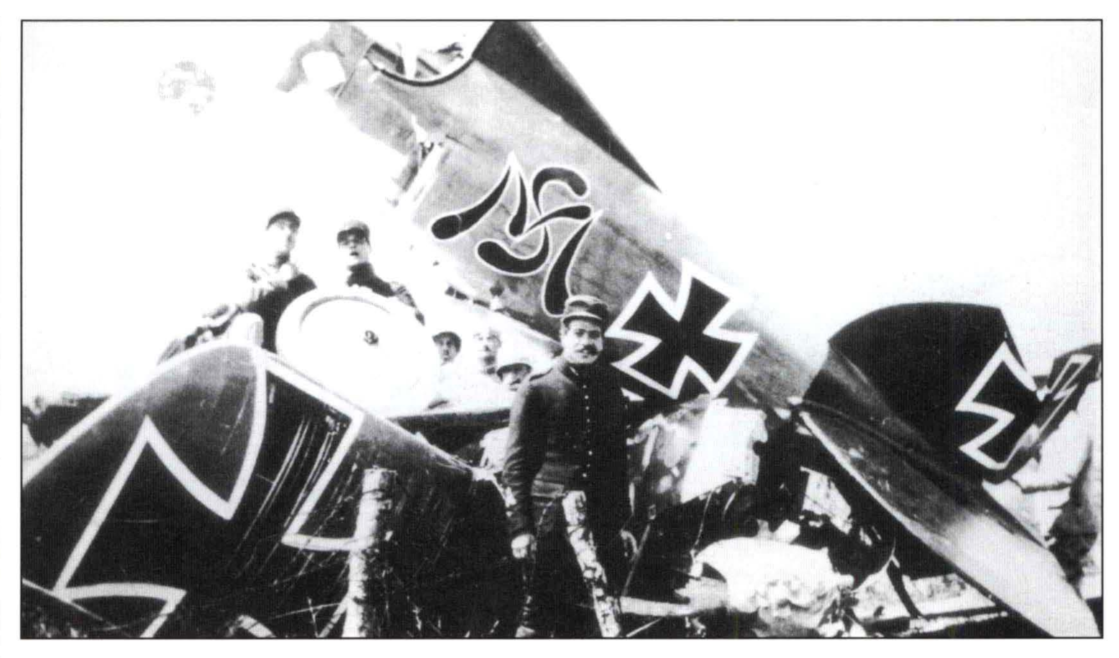
El piloto con más victorias de la *Escadrille* N38 fue Georges Felix Madon, que finalizó la guerra con 41 derribos. Más de una docena de estas victorias las logró mientras su unidad estuvo equipada con los Nieuport Scout. Madon murió en un accidente de vuelo el 11 de noviembre de 1924, el aniversario del Armisticio.

dos. Murió en julio de 1933. Como parte del *Groupe* de las Cigüeñas, el distintivo de la N26 estaba formado por una versión alargada de esta ave, habitualmente en negro y blanco con el pico y las patas en rojo.

El Capitaine Georges Felix Madon fue la estrella de la N38. Nacido en Túnez en julio de 1892, aprendió a volar en 1911. Tras entrar en el Ejército antes de la guerra, se encontraba en la aviación cuando estalló el conflicto, pilotando los aparatos Bleriot. Más tarde, y a los mandos de un Farman, Madon y su observador aterrizaron en Suiza y fueron apresados. Consiguió escapar a finales de 1915. En 1916 se convirtió en piloto de caza y a comienzos de 1917 en as. En el momento en que la N38 pasó a ser la SPA38, Madon había logrado 25 victorias, aunque algunas de ellas las había conseguido con los SPAD. Para comienzos de septiembre de 1918 había reclamado 41 victorias. Madon murió en un accidente de vuelo en Túnez el 11 de noviembre de 1924, en el sexto aniversario del Armisticio.

El Capitaine Armand Jean Galliot Joseph, marqués de Turenne, procedía de Le Mans, donde había nacido en abril de 1891. Antes de la guerra perteneció a la caballería y fue trasladado a la aviación después de que hubiera comenzado la guerra. Finalmente, fue destinado a la N48 en junio de 1916 y consiguió su primer éxito en noviembre. Para el verano de 1917 Joseph ya era as. Con seis victorias se fue a la SPA12 como su jefe y finalizó la guerra con 15 derribos. Murió en diciembre de 1980.

Hubo tres ases del Nieuport dentro de la N57. El parisino Jean Chaput fue otro miembro de la infantería antes de la guerra que fue trasladado a la aviación cuando comenzó el conflicto. Su primer destino fue en la MF28, donde ascendió por las diferentes graduaciones de suboficial. Herido en dos ocasiones, Chaput ascendió a oficial en marzo de 1916. Destinado a la N57 en mayo, había conseguido otros siete derribos hasta el momento en que resultó herido el 24 de agosto. Chaput regresó a la N57, pero por aquel entonces estaba a punto de convertirse en la SPA57 ya que habían llegado los SPAD. En abril de 1918 el registro de Chaput



Armand de Turenne posa junto a un Albatros D. V. que él y el Capitaine J. G. F. Matton derribaron el 6 de julio de 1917. El avión alemán, pilotado por el Vfw Manfred Stimmel de la *Jasta* 32, se estrelló a las 11:50 horas entre Courcy y Thil, cerca de Reims. Su piloto fue hecho prisionero.

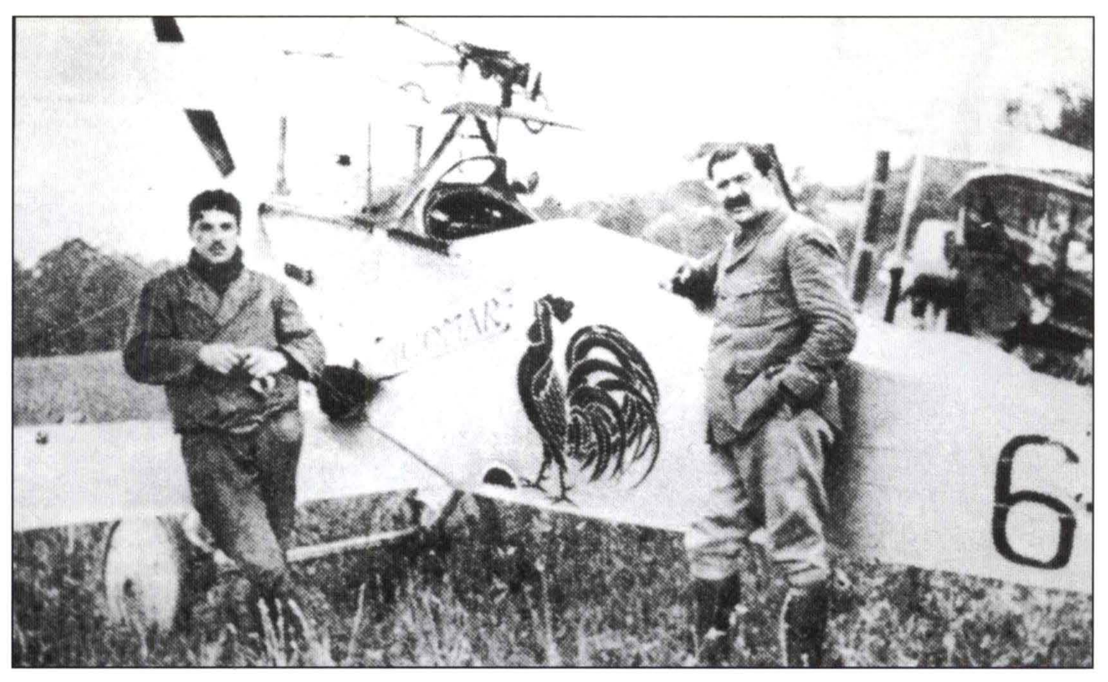
había llegado a 16; una de estas victorias fue una reclamación compartida sobre el Ltn Erich Thomas, un as de diez derribos de la *Jasta* 22, el 23 de marzo de 1918. Cayó en combate el 6 de mayo de 1918, derribado por Hermann Becker de la *Jasta* 12, la décima de las 23 victorias de este alemán. Chaput tenía 24 años.

El Adjudant Chef Victor Louis Georges Sayaret se trasladó de los dragones a la aviación poco después de que se declarara la guerra y pilotó los Voisin con la V24. El 18 de junio de 1915 se le reconoció su primera victoria y en mayo de 1916 fue trasladado a la N57 para pilotar los cazas. Para finales de año Sayaret había logrado un total de seis victorias. A continuación, fue destinado a la N76 donde alcanzó su séptima victoria el 5 de junio de 1917, con tres probables más registrados; el tercer éxito de Sayaret, logrado el 4 de agosto de 1917, lo compartió con Raoul Lufbery de la N124 (su tercero también). Después de la guerra, Sayaret voló con el Servicio Postal y posteriormente fue piloto de pruebas de Farmans entre 1924 y 1927. Todavía más tarde, pasó a ser piloto civil de CIDNA y, a continuación, de Air France, con la que voló a Dakar.

El tercer as de la *Escadrille* N57 fue el Adjudant Pierre Augustin François Violet-Marty. Procedente de la región de los Pirineos, entró en la artillería cuando llegó la guerra pero pronto decidió volar. En mayo de 1915 llegó a la MF55 y luego solicitó el traslado a los cazas. Destinado a la N57 el 29 de diciembre, Violet-Marty logró cinco victorias hasta finales de 1916. Murió en acción el 27 de diciembre en un combate en el que logró su cuarta y quinta victorias, pero que le costó su propia vida. A Violet-Marty también se le reconocieron tres victorias probables.

Los aviones de la N57 llevaron un ave marina blanca como distintivo de unidad con las alas desplegadas en una actitud que sugería que el pájaro se alejaba volando por la izquierda.

La *Escadrille* N62 también dio dos ases del Nieuport. El primero fue Marcel Robert Leopold Bloch, que era originario de Suiza y tenía 24 años cuando comenzó la guerra. Su primer destino fue la N3, pero posterior-



A pesar de haber perdido un pie en un accidente de vuelo anterior a la guerra, Paul Tarascon (a la derecha) alcanzó la condición de as con la N62 en 1916.

El Nieuport 24bis N3588 de Tarascon (con un *cône de pénétration* instalado) aparece con la inscripción "Zigomar" seguida del número "5".

mente se trasladó a la N62 el 25 de mayo de 1916. Entre el 26 de junio y el 1 de octubre Bloch incendió cinco globos cometa alemanes, convirtiéndose en as. En 1917 partió con la Misión Militar a Rusia, pero no volvió a entrar en acción en el frente. Bloch murió en marzo de 1938.

El otro as de la N62 fue Paul Albert Pierre Tarascon. En 1901, cuando tenía 19 años, entró en las fuerzas armadas y prestó sus servicios en la Infantería Colonial. Interesado por la aviación, comenzó a volar en 1911 pero sufrió un accidente y tuvieron que amputarle el pie derecho. Esto no le disuadió y cuando llegó la guerra, Tarascon se ofreció voluntario para volar y, en enero de 1915, finalizó la instrucción y se convirtió en instructor. Pasó al servicio activo con la N31 y posteriormente con la N3, pero a finales de la primavera de 1916 fue enviado a la N62, donde comenzó su victoriosa carrera. Para el otoño, Tarascon había derribado ocho aviones alemanes. Tras el reequipamiento de su unidad con los





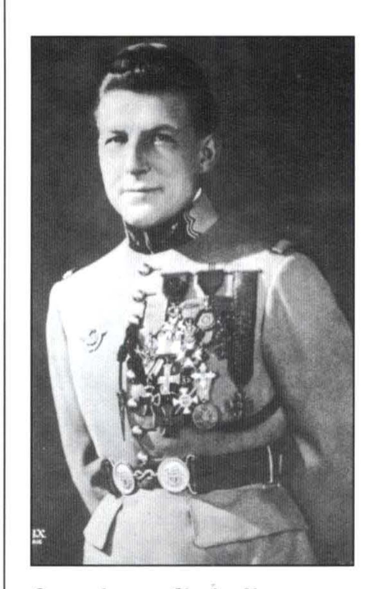
El Nieuport 25 N5324 de Nungesser. Destaca que este avión tenía los círculos pintados sobre la superficie inferior del ala superior.

SPAD, elevó su registro a 12 para mediados de 1918. Tarascon, conocido como el *as de la pierna de madera,* sobrevivió a la guerra y posteriormente llegó a ser coronel. En la II Guerra Mundial trabajó con la Resistencia. Tarascon murió el 11 de junio de 1977 a la edad de 94 años. El distintivo de la *escadrille* era un gallo de pelea negro con la cresta roja y el pico y las patas en naranja, aunque en los aparatos camuflados se utilizó una versión blanca. Estaba basado en un distintivo personal utilizado principalmente por Tarascon.

La *Escadrille* N65 tuvo entre sus filas a uno de los pilotos de caza más heroicos de todos, que demostró que los *Cigognes* no albergaron a toda la elite de los aviadores franceses de la I Guerra Mundial. Charles Eugène Jules Marie Nungesser era de París y había trabajado en América del Sur como mecánico de coches antes de la guerra y antes de convertirse en piloto de carreras. Uno de sus amigos en América del Sur tenía un antiguo aeroplano Bleriot y Nungesser convenció a aquel hombre para que le dejara pilotarlo, lo que hizo solamente con unas cuantas indicaciones. Entró en las fuerzas armadas cuando comenzó la guerra. Fue soldado raso en los húsares y entró en acción como suboficial. Tras solicitar su traslado a la aviación, Nungesser se convirtió en piloto a comienzos de 1915 y fue destinado a la VB106, para luego trasladarse a la N65 tras haber logrado una victoria con su biplaza Voisin. Sin embargo, poco después de llegar a su nueva unidad despegó sin permiso así que, aunque recibió la *Croix de Guerre,* también fue puesto bajo estricto arresto durante ocho días.

Gravemente herido en un accidente el 6 de febrero de 1916, en el que se rompió las dos piernas, volvió y fue nombrado oficial; en abril comenzó a obtener victorias. Herido en combate el 19 de mayo, regresó a la acción a los pocos días. Para finales de 1916 Nungesser había logrado 21 victorias, pero resultó nuevamente herido en junio. A comienzos de 1917 Nungesser tuvo que volver al hospital por culpa de sus heridas anteriores, pero logró convencer a sus superiores de que no le dejaran en tierra. Tras agregarse él mismo al V116 con su propio Nieuport, añadió nueve derribos confirmados más a su total hasta agosto de 1917.

En diciembre Nungesser volvió a resultar herido nuevamente, esta vez en un accidente de automóvil, pero después del tratamiento, y de un mes como instructor, el as regresó a su antigua unidad, por entonces la SPA65.



Se puede ver a Charles Nungesser cargado de medallas y con condecoraciones tanto francesas como extranjeras, incluida la Cruz Militar británica.

El tercer mejor as de caza francés fue el incomparable Charles Nungesser de la N65. Famoso por sus heridas, así como por su registro global de 43 victorias (casi 30 de las cuales las logró con los Nieuport), se dice que se rompió todos los huesos importantes del cuerpo al menos una vez. También fue muy conocido por su macabra insignia personal, un corazón negro con borde blanco en el que se pintó la bandera pirata con un ataúd y dos candelabros. Nungesser incluso llegó a tener un distintivo similar cosido en el bolsillo de la camisa. Después de haber sido atacado por error por un caza británico (al que tuvo que derribar), llevó franjas rojas, blancas y azules en las alas superiores y en el revestimiento superior del fuselaje de su avión en un intento de facilitar el reconocimiento. Ocasionalmente, los aviones de exploración de Nungesser también tuvieron estas franjas pintadas en las superficies superiores de las alas inferiores.



Aunque el resto de la *escadrille* utilizaba ya los SPAD, él todavía siguió con los últimos modelos del Nieuport, adornados con su característico distintivo en el fuselaje de un corazón negro y enormes franjas rojas, blancas y azules en las alas y en el revestimiento superior. Para mediados de agosto de 1918 (por aquella época ya se había actualizado con los SPAD) Nungesser había conseguido un total de 43 victorias, además de 11 probables.

En la posguerra Nungesser realizó muchas demostraciones aéreas que atrajeron al público y luego le llegó la oportunidad de cruzar al Atlántico volando con un viejo amigo, François Coli. Esta pareja despegó el 8 de mayo de 1927 pero nunca volvieron a ser vistos. Fue un triste final para otro héroe de Francia, alguien que se había sacrificado enormemente en la Gran Guerra. En un momento dado se dijo que se había roto todos los huesos importantes del cuerpo al menos una vez, y con frecuencia voló antes de que las heridas anteriores hubieran sanado totalmente.

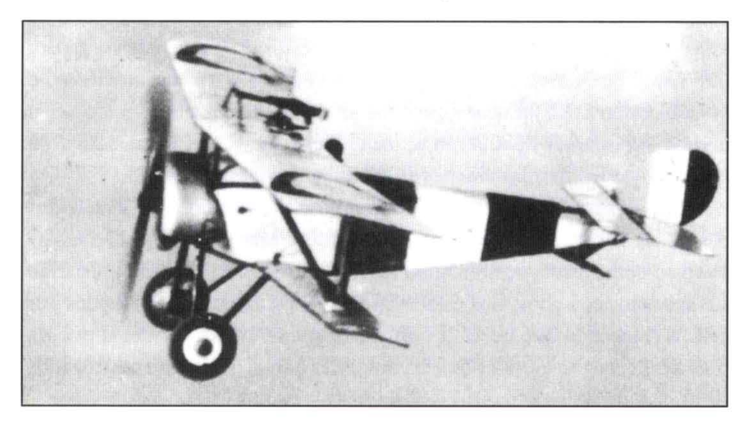
Nungesser también prestó sus servicios con los voluntarios estadounidenses en la *Escadrille Lafayette* entre julio y agosto de 1916 al aburrirse en su convalecencia; consiguió su 11º derribo el 21 de julio prestando sus servicios con ellos. Los estadounidenses quedaron impresionados por este as francés al que no se le había estropeado su buen aspecto por las filas de dientes de oro; sus dientes naturales habían resultado destrozados en los accidentes.

Otro as de la N65 fue Joseph Denis Bernard Robert de Bonnefoy, que también había pertenecido a la caballería antes de la guerra. Poco después de que se declarara ésta se ofreció voluntario para la instrucción de aviación y, al igual que Nungesser, pilotó primeramente los Voisin con la VB101. Después de un periodo como instructor volvió a la acción con la N68 y después con la N65. Con esta última, De Bonnefoy derribó cinco aviones hasta finales de 1916 y después, tras trasladarse a la N84 en 1917, obtuvo su séptima, y última, victoria el 21 de agosto. Después de un descanso llegó a la SPA15 y posteriormente a la BR31. De Bonnefoy finalizó la guerra con la SPA23. Permaneció en el servicio de la posguerra y murió el 27 de septiembre de 1946.

El Sergent Paul Joannes Sauvage se convirtió en piloto militar a los 19 años, y volando con la N65 logró su primera victoria el 9 de julio de 1916; el 2 de octubre se convirtió en el as más joven de la Aviación francesa, todavía con sólo 19 años. Sauvage consiguió una victoria más con los SPAD de la N65 para luego volar con la N38, con la que elevó su registro a ocho y seis probables. De vuelta en la N65, su SPAD fue alcanzado por un proyectil antiaéreo el 7 de enero de 1917, cayó y murió. A Sauvage todavía le faltaba un mes para su 20º cumpleaños. La N65 adornaba sus aviones con un dragón negro, que tenía las alas negras y la lengua negra enrrollada, muy parecido a un dragón galés.

El Capitaine Jean Marie Émile Derode llegó a ser as con dos unidades. Este antiguo dragón, se trasladó a la aviación en 1915 y fue destinado a la N67, donde derribó dos aviones alemanes a finales de año. Derode, destinado para mandar la N102, elevó su registro a seis y cuatro probables a comienzos del verano. En 1918 asumió el mando de la SPA99, con la que consiguió su séptima victoria el 4 de junio, pero murió en combate sólo unos momentos después.

El Sous-Lieutenant Georges Charles Marie François Flachaire, con sólo 21 años cuando entró en la artillería en 1914, se ofreció voluntario rápidamente para volar. Destinado a la N67, el 1 de septiembre de 1915, pilotó los biplazas hasta que llegaron los monoplazas y, a continuación, reclamó su primera victoria, el 30 de abril de 1916. Aquel combate duró mucho tiempo y, aparentemente, después de que Flachaire se quedara sin munición, hostigó de tal manera al biplaza alemán que su tripulación se vio obligada a aterrizar dentro de territorio francés, donde fueron hechos prisioneros. Para noviembre había logrado siete victorias. Flachaire consiguió un derribo más en agosto de 1917 y posteriormente fue ascendido



De todos los primeros ases franceses, el espabilado Jean Navarre de la *Escadrille* N67 fue casi con seguridad el más famoso. Pilotando este Nieuport 11, con un fuselaje característicamente marcado en rojo, blanco y azul (N576), y posteriormente con los Nieuport 11 todos de rojo, sus vuelos sobre el frente de combate en Verdún le hicieron muy conocido entre las tropas francesas de tierra.

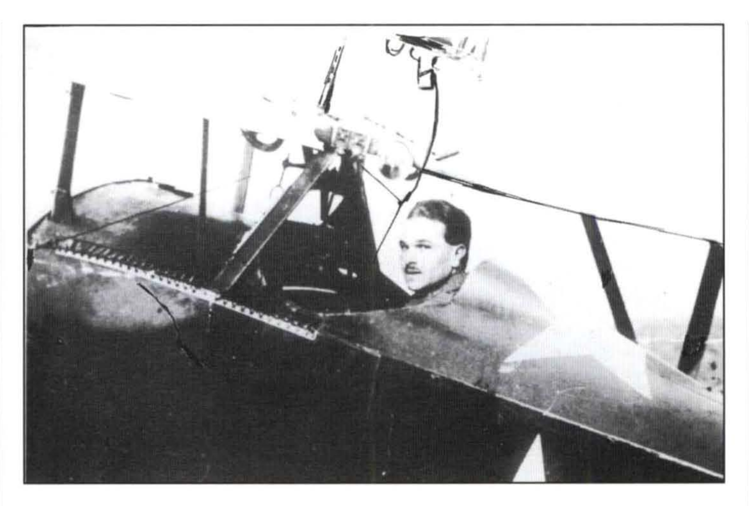


Jean Navarre consiguió un total de doce victorias, nueve de ellas pilotando los Nieuport Scout.

a oficial. Llamado a filas nuevamente en 1939, prestó sus servicios hasta el final de la guerra igualmente y se retiró a Venezuela, donde murió en abril de 1973 a la edad de 80 años.

Probablemente el más famoso de los primeros ases fuera Jean Marie Dominique Navarre, un hombre que proclamaba haber aprendido a volar en 1911 (lo cual aparentemente no era cierto), por lo que fue aceptado inmediatamente en la aviación francesa cuando llegó la guerra. Voló con la MS8 y con la MS12, logrando tres victorias con esta última en 1915, de tal forma que su agresividad le llevó a un destino en los cazas, la N67. Las primeras reclamaciones de Navarre con la N67 llegaron el 26 de febrero de 1916, cuando consiguió uno de los primeros registros "dobles" de la guerra, que también le convirtió en as. En el momento en que consiguió su octava victoria Navarre ya era oficial, y el 17 de junio, cuando resultó herido, ya tenía 12 victorias, con 15 probables. En la segunda mitad de la guerra Navarre pasó gran parte del tiempo en la asistencia médica tras la aparición de problemas de salud mental; este as se "quemó" en el aire, especialmente sobre Verdún. Había volado de forma constante sobre aquella ciudad asediada, donde su Nieuport rojo se convirtió en una visión familiar para las tropas terrestres de ambos bandos. Después de la guerra, Navarre pasó a ser piloto en la compañía Morane, pero murió en un accidente en Villacoublay el 10 de julio de 1919.

El Sous-Lieutenant Marcel Pierre Vialler, de Lyon, tenía casi 27 años cuando comenzó la guerra y en su juventud había visto mucho mundo. De vuelta en Francia, inmediatamente entró en la caballería, pero resultó gravemente herido antes de que finalizara 1914. Tras solicitar su traslado a la aviación, Viallet consiguió las alas en noviembre de 1915 y se



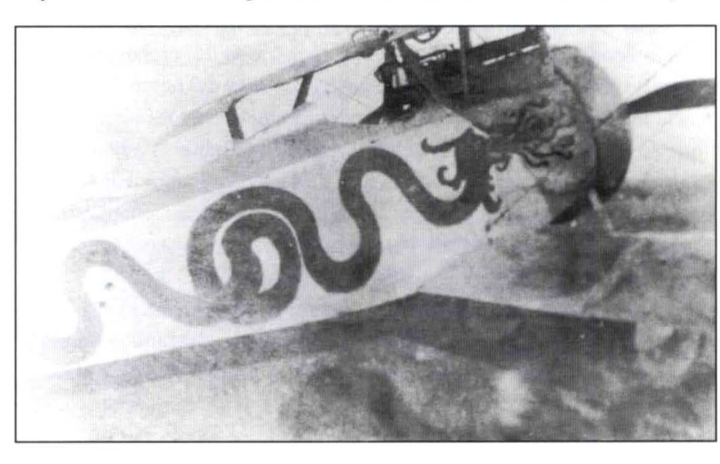
El Lt Pierre Pendaries de la N69 logró tres victorias con los Nieuport en 1916-1917 antes de resultar herido; luego se convirtió en as con la SPA67 en 1918.

convirtió en piloto de pruebas con los Caudron. Cuando finalmente logró entrar en una unidad del frente fue a parar a la C53.

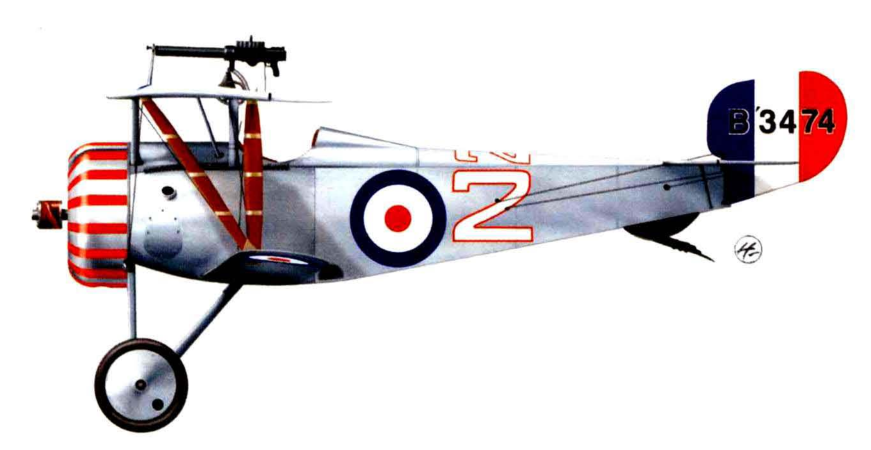
El 28 de abril Viallet y su observador atacaron un Fokker *Eindecker* (monoplano), al que derribaron, y dos días después eliminaron a otro caza que atacó a un aparato bajo su escolta. Aunque su Caudron también resultó gravemente alcanzado, Viallet consiguió llegar a casa. En junio fue destinado a la N67 para pilotar los Nieuport. Antes de que acabara el año, había logrado nueve victorias. Poco se sabe de su actividad posterior, pero después de la guerra se quedó en las fuerzas armadas. Viallet contrajo una enfermedad durante la campaña del Rif en Marruecos y murió el 21 de septiembre de 1925.

Pierre Pendaries finalizó la guerra con siete victorias, tres de las cuales las logró con la N69 entre agosto de 1916 y mayo de 1917. Herido en dos ocasiones tanto con el ejército como con la aviación, posteriormente voló con la SPA67, totalizando más de 1.100 horas en la defensa de su país.

La *Escadrille* N76 tuvo al Capitaine René Doumer como su principal as; logró cinco derribos con los Nieuport que añadió a los dos que había logrado con la C64. Este hombre de 26 años procedente de Laon ya llevaba en el servicio desde 1908 en un batallón de *chasseur* cuando llegó la guerra. Como teniente de infantería, Doumer se distinguió en combate pero también resultó gravemente herido. Al entrar en la aviación, pilo-

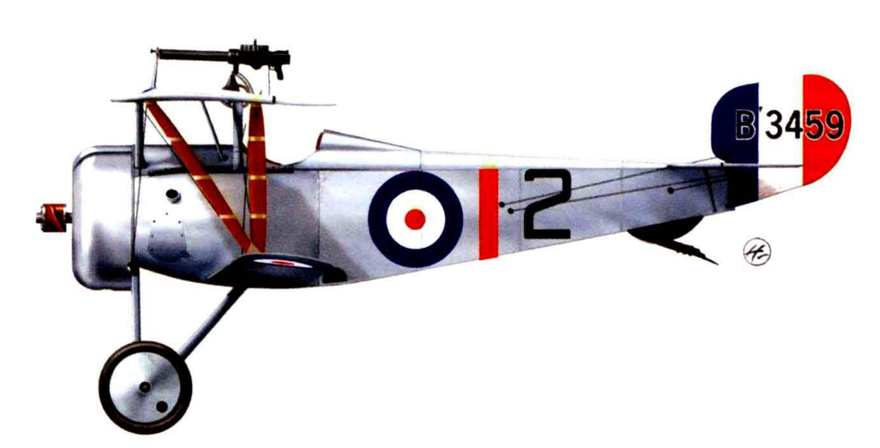


Maurice Boyau de la N77 pilotó este Nieuport 17 muy decorado en 1917. Se convirtió en as con este modelo y posteriormente, pilotando los SPAD, elevó su registro a 35 antes de resultar derribado por Georg von Hantelmann de la *Jasta* 15 el 16 de septiembre de 1918.



Nieuport 17 B3474 pilotado por el Capt W. C. Campbell, Sqn 1, verano de 1917

William Campbell consiguió sus últimos seis derribos con este aparato (de un total de 23) durante la segunda mitad de julio de 1917. También resultó herido con este Modelo 17 (nº francés N2780) el 31 de julio. Igualmente, Campbell logró con este aparato su segundo, tercer, cuarto y quinto derribos de globos, que le convirtieron en el primer as de los globos del RFC.



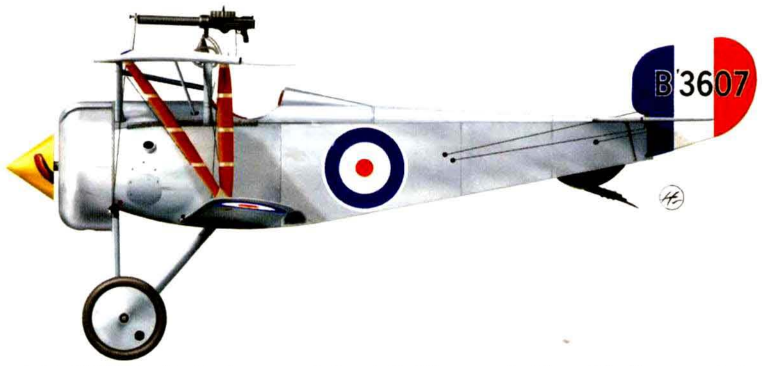
Nieuport 17 B3459 pilotado por el Capt P. F. Fullard, Sqn 1, verano de 1917

Al igual que la mayoría de los Nieuport Scout de fabricación francesa, este avión llegó al RFC con el barnizado acabado en plata de fábrica (aluminio); los colores o distintivos adicionales se instalaron en el escuadrón. Por lo general, los montantes de las alas en V se mantuvieron en madera natural barnizada, aunque los montantes de las ruedas y de la cabina iban en plata. En el momento en el que Fullard se hizo cargo del B3459 (nº francés N2706) ya había conseguido 11 victorias y anotó sus 16 siguientes con este aparato entre el 17 de julio y el 22 de agosto de 1917. El distintivo característico habitual del Sqn 1 fue una franja roja justo por detrás de la escarapela (o círculo) del fuselaje, mientras que el distintivo individual era un número; en este caso Fullard llevaba un "2" negro grande en el fuselaje.



Nieuport 27 B3629 pilotado por el Capt W. W. Rogers y el Capt G. B. Moore, Sqn 1, otoño de 1917

Este aparato llegó al Sqn 1 el 7 de septiembre y el 2Lt P. Wilson consiguió su primera victoria con él el día 23. Wendell Rogers reclamó dos de sus nueve derribos con el B3629 en octubre de 1917, mientras que Guy Moore logró su sexto unos días antes. Reclamó otro el 4 de enero de 1918, que fue su último derribo con los Nieuport.



Nieuport 23 B3607 pilotado por el Capt E. Mannock, Sqn 40, finales del verano de 1917

Para el verano de 1917 Mannock ya estaba al día después de un comienzo lento y en el periodo en que comenzó a pilotar el B3607 su registro había llegado a nueve. La primera de las cinco reclamaciones de Mannock con él llegó el 4 de septiembre, y de sus seis derribos reclamados aquel mes sólo uno lo logró con otro aparato. El Nieuport tenía un cono de hélice grande y en punta sobre la hélice que se dice que finalmente se pintó en amarillo (quizá amarillo mostaza). Este avión de exploración regresó a la 2 ASD el 14 de octubre, y en noviembre pasó al Sqn 1. El B3607 desapareció el 9 de enero de 1918 cuando era pilotado por el Lt E. W. Skelton, y se cree que chocó contra otro Nieuport sobre las líneas enemigas.



Nieuport 17 B1506 pilotado por el Lt A. W. B. Miller, Sqn 29, verano de 1917

Este aparato (nº francés N2956) fue entregado al Sqn 29 el 7 de abril de 1917 y se convirtió en el avión de Archie Miller. Miller fue derribado por Hans Adam, de la *Jasta* 6, en este avión el 13 de julio. La marca distintiva del Sqn 29 fue una banda roja ancha en torno a la parte trasera del fuselaje.



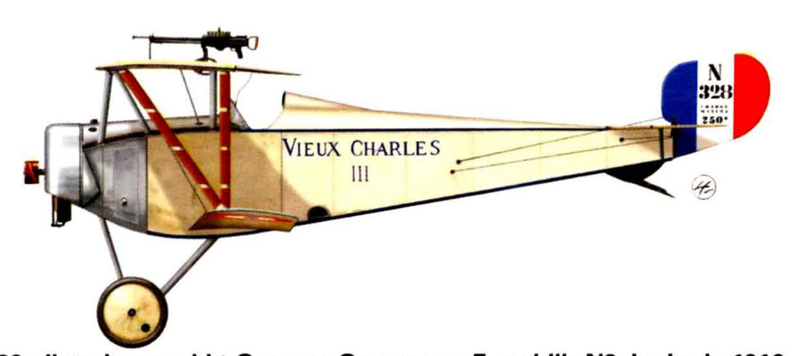
Nieuport 17 A213 pilotado por el Capt A. Bell, Sqn 60, verano de 1916

Fabricado con el número de serie francés N1579, este aparato fue entregado al Sqn 60 el 16 de septiembre de 1916, y se hizo cargo de él Albert Ball tras su regreso de un permiso a mediados de septiembre. En aquella época tenía 19 victorias en su haber y recibió la Orden de Servicios Distinguidos (DSO) y la Cruz Militar (MC). Ball añadió otros 11 derribos con este avión hasta el final de aquel mes y con su registro global en 31 regresó a Inglaterra para descansar. El A213 desapareció en combate el 6 de marzo de 1917 cuando era pilotado por el oficial al mando, Maj E. P. Graves, que fue derribado sobre las líneas británicas al sur de Wailly por el OffStv Wilhelm Cymera, de la *Jasta* 1.



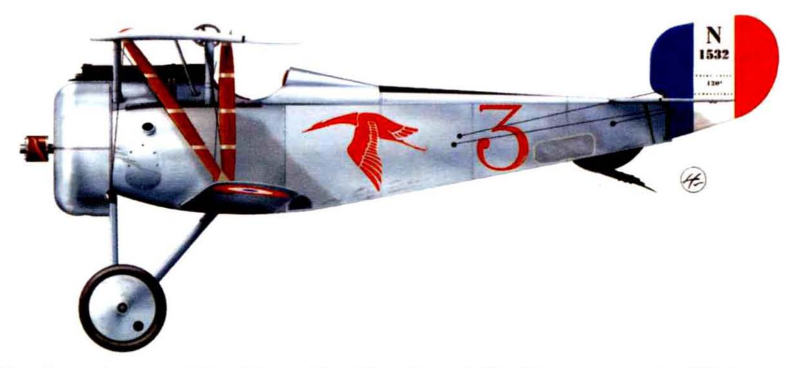
Nieuport 17 N1531 pilotado por el Lt Georges Guynemer, *Escadrille* N3, julio de 1916

A mediados de julio de 1916 la N3 utilizaba el emblema de la cigüeña, que pronto se haría familiar, en sus aviones. Ninguno fue más famoso, o más conocido, que los diversos Nieuport Scout de Guynemer; todos ellos llevaron una cigüeña roja en el fuselaje, pero algunos con ligeras variaciones. En este aparato destaca la falta del habitual *Vieux Charles* junto a la cabina; en su lugar el piloto hizo que se escribieran estas palabras en banderitas de paño negras y blancas, que se colocaron en los montantes en V entre planos.



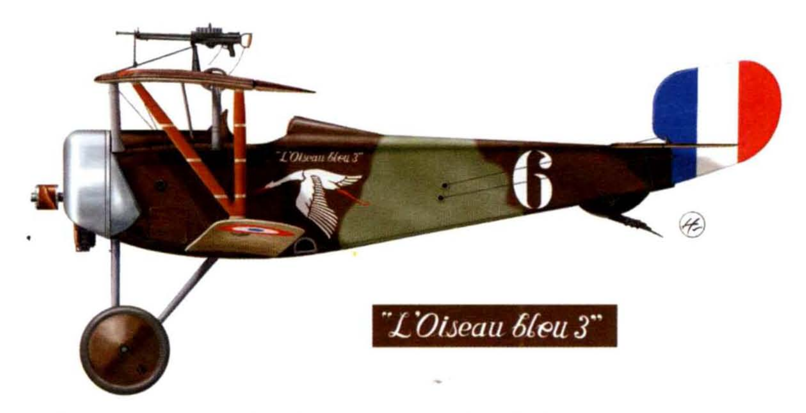
Nieuport 10 N328 pilotado por el Lt Georges Guynemer, *Escadrille* N3, junio de 1916

Este Nieuport 10, fabricado de forma especial, tenía un motor Le Rhône de 110 caballos de potencia. Con un barnizado claro general y cintas azul oscuro en el fuselaje, el capó del motor y los montantes de este avión de exploración se quedaron sin pintar en metal natural. Guynemer pilotó el N328 desde Cachy antes de la formación del GC 12.



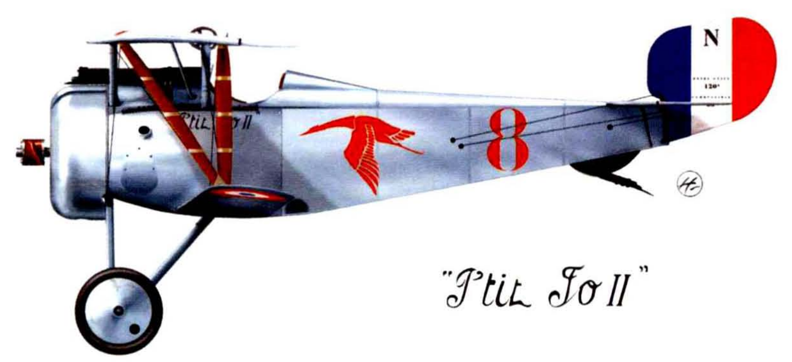
Nieuport 17 N1532 pilotado por el Lt Albert Deullin, *Escadrille* N3, verano de 1916

Durante un periodo los Nieuport de la N3 fueron muy parecidos en su acabado, y la única diferencia evidente fue el número individual del piloto en el avión. El N1532 estaba barnizado en plata en general, pero llevaba una cigüeña completamente roja y un "3" rojo en los laterales del fuselaje; este último se repetía en el ala superior izquierda.



Nieuport 16 (número de serie desconocido) pilotado por el Adjudant André Chainat, *Escadrille* N3, 1916

Este aparato fue camuflado en marrón oscuro y verde grisáceo en todas las superficies superiores y en los laterales del fuselaje, con un barnizado claro por debajo y los cubrerruedas en marrón oscuro. El emblema de la cigüeña también era blanco, con el pico y las patas en rojo y se colocó ligeramente por delante, justo detrás de la cabina. Chainat llevaba el nombre *L'Oiseau bleu 3* ("El pájaro azul") pintado en letras blancas justo por encima de la cigüeña a ambos lados del aparato.



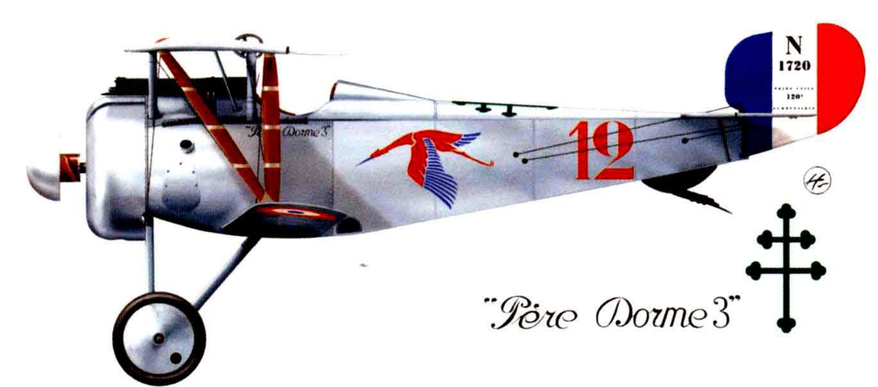
Nieuport 17 (número de serie desconocido) pilotado por el Lt Joseph Henri Guiguet, *Escadrille* N3, 1916-1917

Todos los aviones de Guiguet llevaron el nombre *Petit Jo*, y éste fue el segundo de la serie. Con barnizado plata general y con una cigüeña y un "8" rojos, este último se repetía en el ala superior izquierda. El nombre *Petit Jo II* va en negro por detrás de la cabina. En aquel mismo periodo, Tenant de la Tour pilotó un aparato similar cuyo número era el "10" (también se repetía en el ala superior izquierda) y con una cigüeña roja.



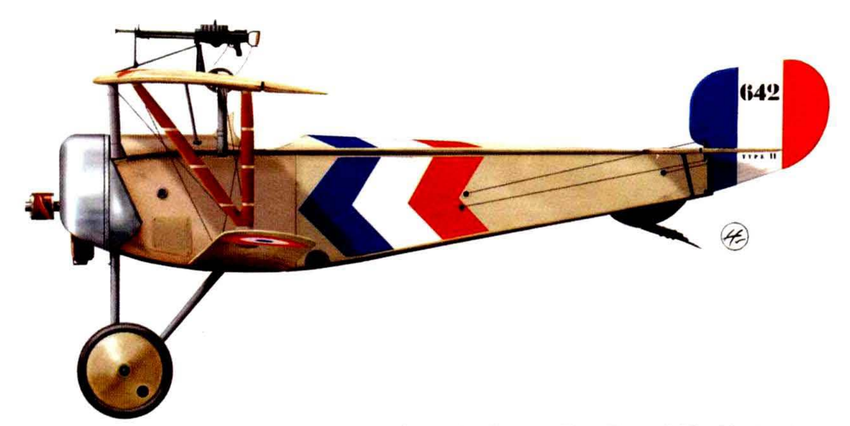
Nieuport 17 N1428 pilotado por el Adjudant René Dorme, *Escadrille* N3, verano de 1916

El N1428 tenía un capot antiguo de una sola pieza, y éste, junto con las superficies del ala superior y el fuselaje, iba pintado con un camuflaje marrón oscuro y verde grisáceo, con las superficies en barnizado claro. Dorme pilotaba el blanco "12", y este número aparece en los laterales del fuselaje junto con el emblema de la cigüeña de la N3 y las palabras "Père Dorme II". El N1428 también tenía un enorme y poco frecuente parabrisas.



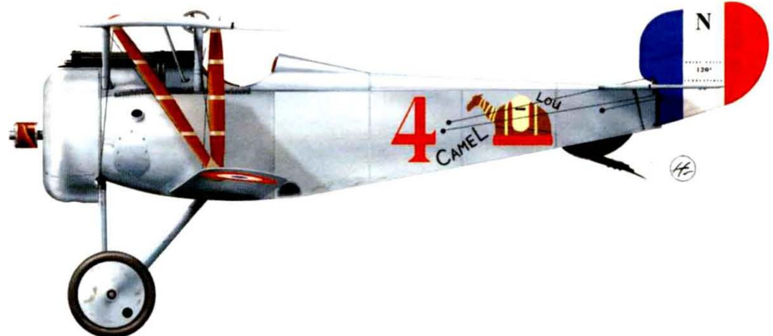
Nieuport 17 N1720 pilotado por el Adjudant René Dorme, *Escadrille* N3, otoño de 1916

El *Pére Dorme 3* de Dorme (destaca la utilización de un número árabe 3 en lugar del romano III) estaba barnizado en plata en general, con el *cône de pénétration* en metal natural. Hasta donde se sabe, el número individual "12" se aplicó en rojo y se repetía en el ala superior. También destaca que este aparato está equipado con una ametralladora Vickers en lugar de la ametralladora alimentada por tambor montado en el ala.



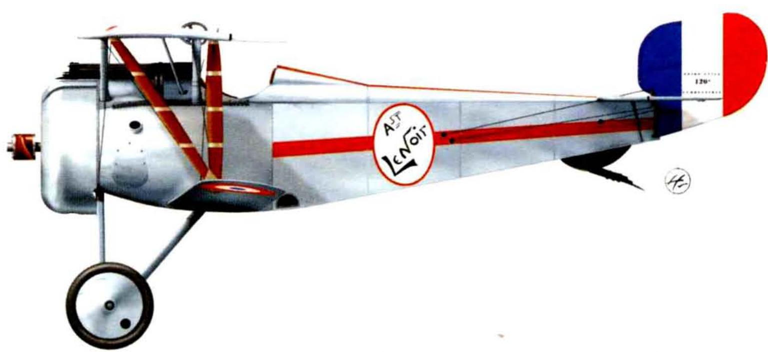
Nieuport 11 N642 pilotado por el Lt Pierre Dufaur de Gavardie, *Escadrille* N12, 1916

Este avión de exploración estaba cubierto con una capa barnizada en color claro y con el capot del motor en metal sin pintar. El distintivo personal de De Gavardie consistía en tres anchas puntas de flecha rojas, blancas y azules en cada lado del fuselaje. Llevaba cintas negras a lo largo de los bordes del fuselaje.



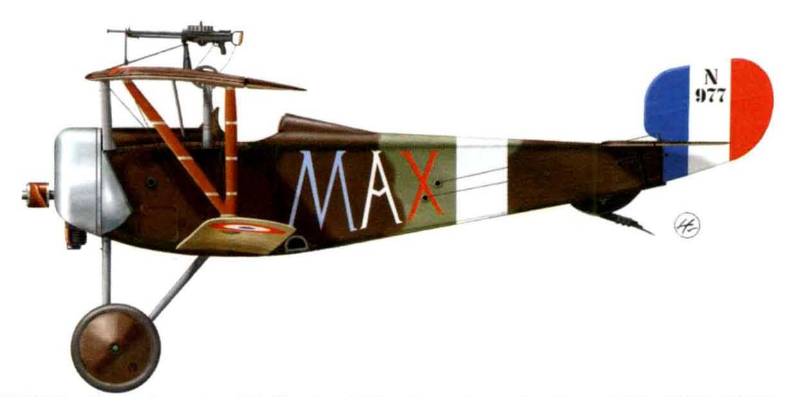
Nieuport 17 (número de serie desconocido), pilotado por el Sous-Lieutenant Henri Languedoc, *Escadrille* N12, 1916-1917

Desgraciadamente, no se han podido confirmar los colores de los interesantes distintivos originales de este aparato, pero con mucha imaginación puede verse un camello en marrón oscuro con añadidos en amarillo claro sobre base negra. Este avión tenía un barnizado plata general y se presume que el "4" del fuselaje era rojo.



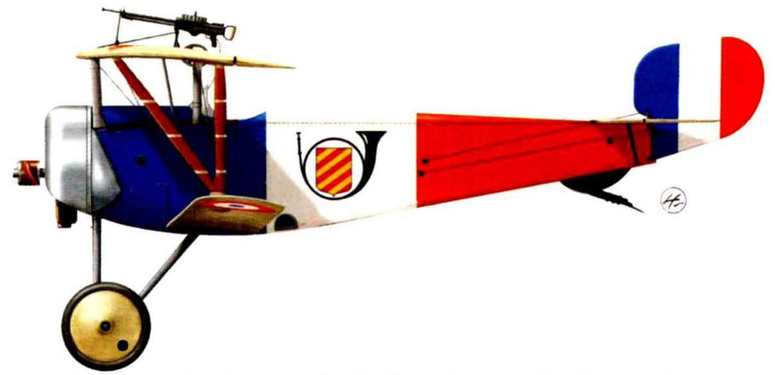
Nieuport 17 (número de serie desconocido) pilotado por el Adjudant Maxime Lenoir, *Escadrille* N23, verano de 1916

Este Nieuport posterior de Lenoir tenía un barnizado general en plata con el capot del motor en metal natural. Se pintó una franja roja a lo largo de las zonas medias del fuselaje, empezando por detrás de la cabina. Ésta también se repetía en el revestimiento superior del fuselaje.



Nieuport 16N977 pilotado por el Adjudant Maxime Lenoir, *Escadrille* N23, 1916

El fuselaje y las alas de este avión de exploración estaban camuflados en marrón oscuro y verde grisáceo, con los cubrerruedas pintados también en marrón oscuro. Las partes inferiores iban en barnizado claro y el capot del motor se dejó en metal sin pintar. Los distintivos personales estaban compuestos por la palabra "MAX" en letras grandes, una en azul claro, otra en blanco y otra en rojo. Por detrás de ellas había una franja ancha blanca alrededor del fuselaje.



Nieuport 11 (número de serie desconocido) pilotado por el Lt Armand de Turenne, *Escadrille* N48, 1916-1917

Igual que varios de los primeros y patrióticos pilotos de caza de los Nieuport, De Turenne hizo pintar el fuselaje de su Nieuport 11 totalmente con los colores nacionales en rojo, blanco y azul. En la sección blanca llevaba inscrito el escudo de armas de su familia, un escudo con franjas diagonales en rojo y amarillo oro situado en el centro de un cuerno de caza negro.



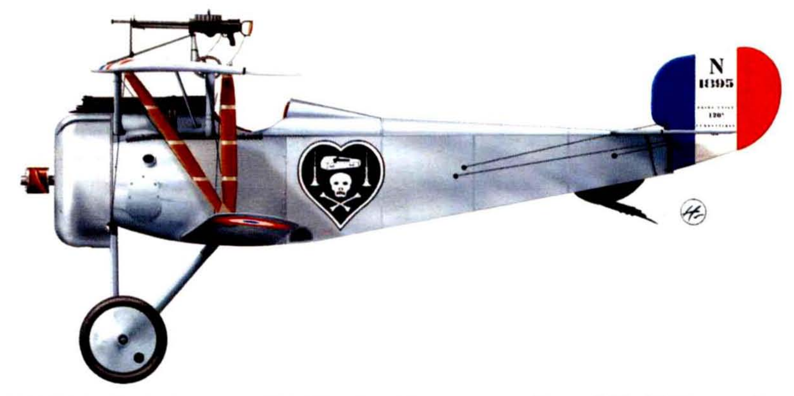
Nieuport 11 (número de serie desconocido) pilotado por el Lt Paul Tarascon, *Escadrille* N62, verano de 1916

El acabado real de este aparato fue o bien un barnizado general claro o un gris azulado pálido, parecido al del N836 de Guynemer. No se pintó el capot, que quedó en aluminio natural. El emblema personal de Tarascon era un gran gallo, posiblemente negro con el pico, las patas y la cresta en rojo.



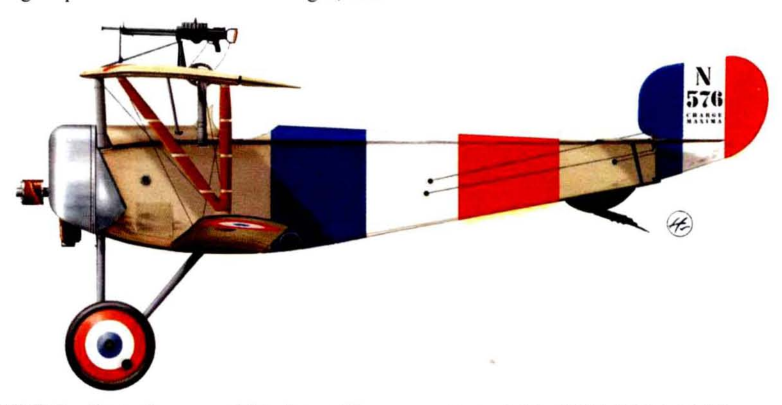
Nieuport 24 N3588 pilotado por el Lt Paul Tarascon, *Escadrille* N62, otoño de 1916

A finales del verano de 1916 Tarascon pilotaba el *Zigomar* 5. Otro Nieuport que tenía el acabado en plata general, aunque la insignia personal (el gallo, el nombre y el número individual "2" en la parte trasera del fuselaje) probablemente iba pintada por aquella época en rojo. Este avión de exploración también incorporaba un *cône de pénétration* rojo. El emblema del gallo de este as se adoptó en última instancia como la insignia de *escadrille* de la N62.



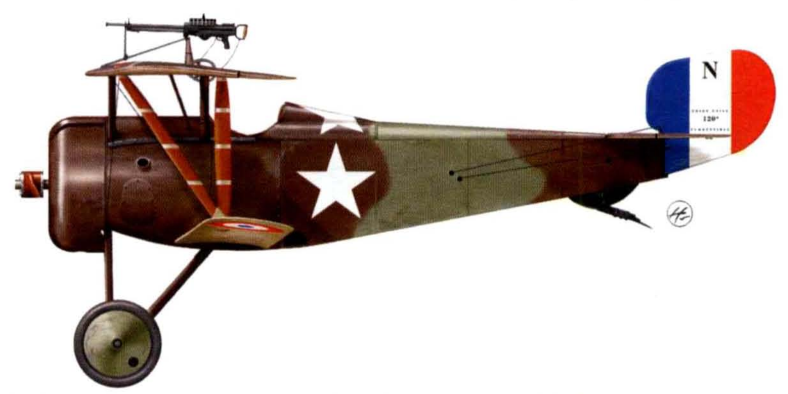
Nieuport 17 N1895 pilotado por el Lt Charles Nungesser, *Escadrille* N65, comienzos del verano de 1916

Nungesser pilotó toda la gama de Nieuport, algunos camuflados y otros (como el N1895) con barnizado en plata. Como la mayoría del resto de cazas del as, este avión llevó su famosa insignia personal con un corazón negro, con bordes blancos, sobre el que se había pintado una bandera pirata blanca, un ataúd y dos candelabros. Este aparato fue uno de los primeros, si no el original, con el número N1895.



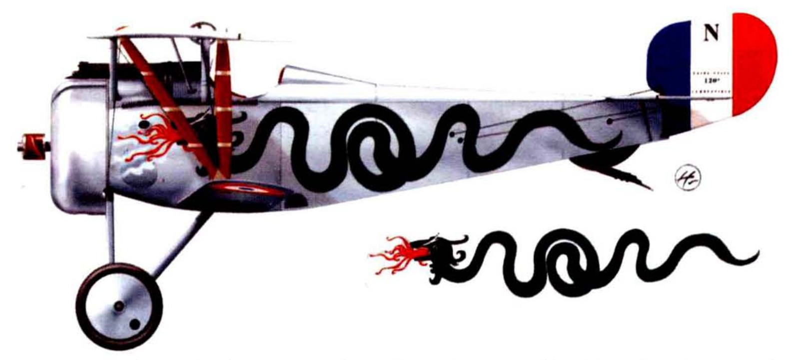
Nieuport 17 N576 pilotado por el Lt Jean Navarre, *Escadrille* N67, 1915-1916

El aparato de Navarre fue otro de los Nieuport patrióticamente pintado con anchas bandas rojas, blancas y azules alrededor del fuselaje, desde detrás de la cabina hasta justo delante de los elevadores posteriores. El resto del fuselaje y las alas se cubrieron con tela barnizada en color claro, que tenía un aspecto característicamente amarillo claro. Los paneles de inspección justo por detrás del capot del motor se pintaron en amarillo pálido para ir a juego con la tela barnizada.



Nieuport 17 (número de serie desconocido) pilotado por el Adjudant Pierre Pendaries, *Escadrille* N69, 1916

Este aparato parece que se pintó con el camuflaje antiguo en dos colores, marrón oscuro y verde grisáceo oscuro, esparcidos aleatoriamente. Las partes inferiores se quedaron en tela con barnizado claro, pero los cubrerruedas iban en verde grisáceo. La estrella blanca era el distintivo personal de Pendaries y se pintó en los dos lados del fuselaje y en el revestimiento superior del mismo justo por detrás de la cabina.



Nieuport 17 (número de serie desconocido) pilotado por el Lt Maurice Boyau, *Escadrille* N77, verano de 1917

Este aparato cuidadosamente decorado de Boyau tenía un barnizado general en plata con el capot en aluminio. Los colores reales de su distintivo personal de la serpiente siguen sin conocerse, pero se presume que eran verde muy oscuro, con las cejas (o los bigotes) blancos.



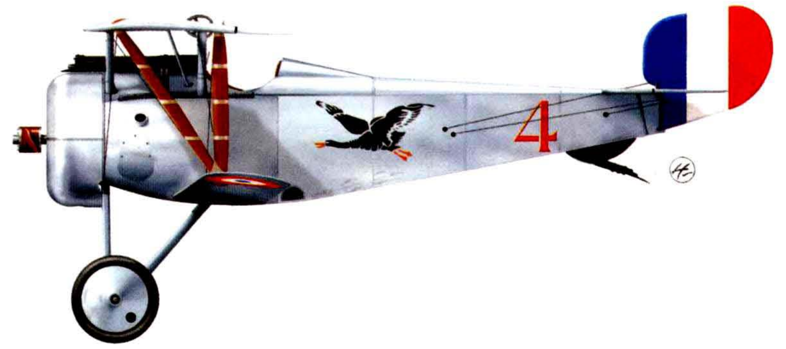
Nieuport 27 N5690, pilotado por el Sgt Marcel Gasser y por el Lt Marin, *Escadrille* N87, finales de 1917 a comienzos de 1918

Este aparato está acabado en el diseño habitual francés de camuflaje de cinco colores de finales de 1917-primavera de 1918 en negro, verde oscuro, verde medio, beis y marrón castaña, con las partes inferiores en crudo (amarillo suave). El distintivo de esta *escadrille* tomó la forma de un gato con el lomo arqueado. La identificación individual de los aviones se realizaba mediante un número.



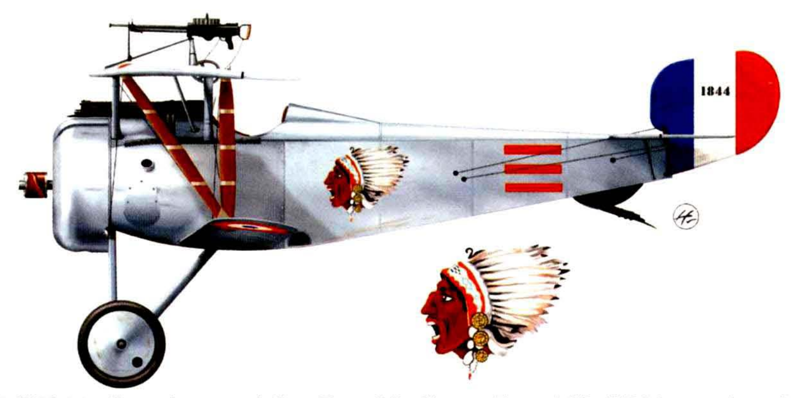
Nieuport 17 (número de serie desconocido) pilotado por el Lt Marc Ambrogi, *Escadrille* N90, finales de 1917 a comienzos de 1918

Este aparato llevaba tanto una ametralladora Lewis como la ametralladora Vickers. Tenía un barnizado en plata general y llevaba la insignia del gallo joven de la *escadrille,* que tenía el cuerpo y la cola en parte en negro y motas negras en la zona inferior, en las patas y en las alas, con el pico amarillo y el buche y la cresta en rojo. Los montantes de las ruedas y de los entre planos eran de color plata y los montantes en V y el patín de cola eran de madera barnizada.



Nieuport 17 (número de serie desconocido) pilotado por el Lt Gustave Daladier, *Escadrille* N93, 1917

Este avión de exploración tenía un acabado general barnizado en plata con los montantes entre planos, los montantes de las ruedas y los cubrerruedas a juego. El emblema del pato de esta unidad se pintó en blanco sobre los aparatos oscuros camuflados, pero aquí se puede ver en negro.



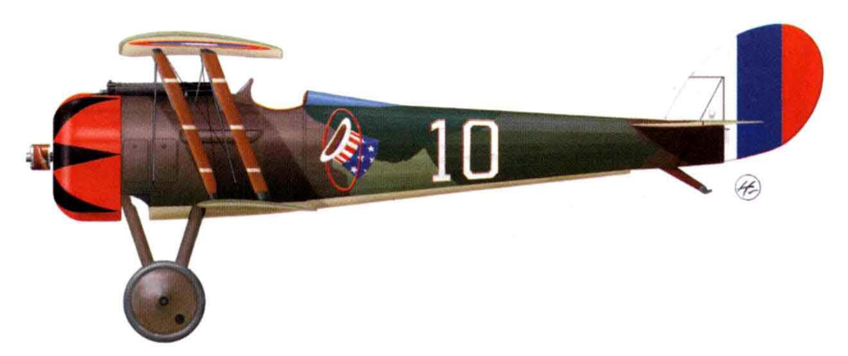
Nieuport 17 N1844 pilotado por el Sgt Raoul Lufbery, *Escadrille* N124, octubre de 1916

Poco después de que Lufbery sustituyera el N1645 por el N1844, la N124 adoptó la insignia de la cabeza de un indio de esta unidad (el así llamado seminola, aunque en realidad ningún indio seminola utilizó un tocado lleno de plumas). Esta primera versión variaba ligeramente según los aparatos, dependiendo del capricho del artista.



Nieuport 11 N1256 pilotado por el Sgt Raoul Lufbery, *Escadrille* N124, 1916

El N1256, que se cree que fue el primer Nieuport de Lufbery, llevaba el camuflaje de dos tonos pintado sobre las superficies superiores y que se podía ver en muchos de los primeros Nieuport 11, 16 y 17. Consistía en marrón verdoso y verde grisáceo en grandes diseños serpenteantes sobre las superficies superiores, mientras que las superficies inferiores iban en barnizado claro o, algunas veces, en azul claro.



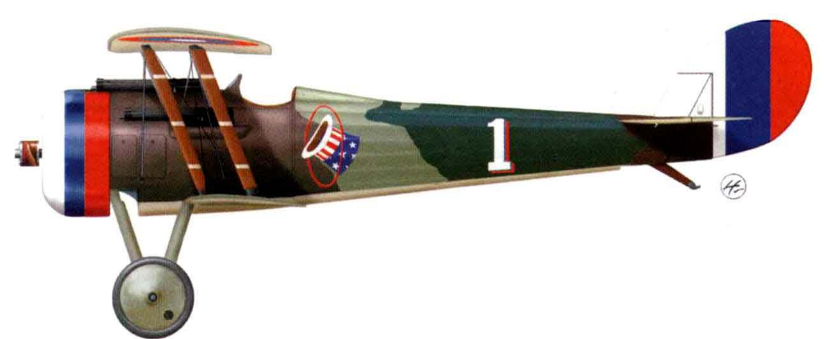
Nieuport 28 N6164 pilotado por el 1Lt Douglas Campbell, 94º Escuadrón Aéreo, primavera de 1918

Este avión de exploración está pintado con el diseño habitual de camuflaje francés en cinco colores. En aquella fase, los Nieuport utilizados por EE UU tenían el plano de deriva y el timón completamente en rojo, blanco y azul, con el rojo en la parte de atrás y el blanco cubriendo toda la parte delantera del plano de deriva.



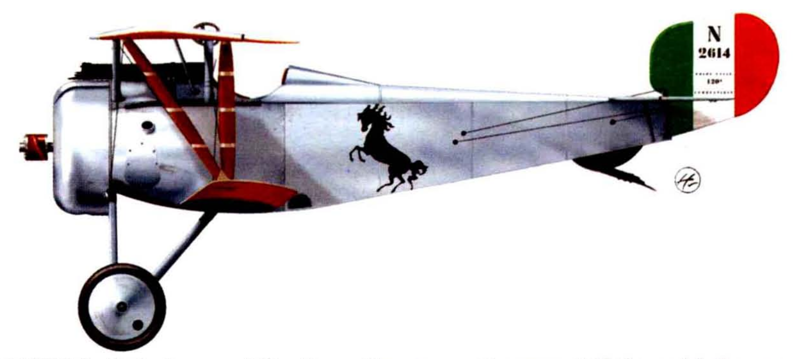
Nieuport 28 N6144 pilotado por el 1Lt James Meissner, 94º Escuadrón Aéreo, 1918

Para ilustrar el número de cambios que algunos aviones sufrieron, el N6144 de Jimmy Meissner, con el que logró sus cuatro primeras victorias, fue originalmente el "14 oscuro", pero después del 10 de mayo esto se sustituyó pintando encima un "8" blanco. Como el "14", también llevaba un cartel del *Third Liberty Loan* pegado en el ala inferior derecha (50 x 76 cm). En acción, el aparato de Meissner perdió en dos ocasiones la tela del ala superior, el 2 y el 30 de mayo. El capot rojo y plata con el dibujo del rayo también variaba según su colocación. Después de que Meissner se marchara para pasar al 147º Escuadrón Aéreo, el N6144 fue pilotado por el 1Lt R. F. Cates, que lo utilizó para compartir una victoria el 1 de julio de 1918.



Nieuport 28 N6169 pilotado por el 1Lt Edward Rickenbacker, 94º Escuadrón Aéreo, 1918

Todos los Nieuport 28 utilizados por EE UU estaban pintados con el camuflaje francés de cinco colores. En diversos momentos, Rickenbacker también utilizó los aviones "12" y "16", aunque este aparato está marcado con un "1" en blanco, con bordes sombreados en rojo. El "1" probablemente también se repetía en el ala superior izquierda (en blanco, con bordes rojos) y en negro en la parte inferior del ala inferior derecha. Este caza también llevaba los colores rojo, blanco y azul en el timón/plano de deriva, con el rojo como color en la parte trasera.



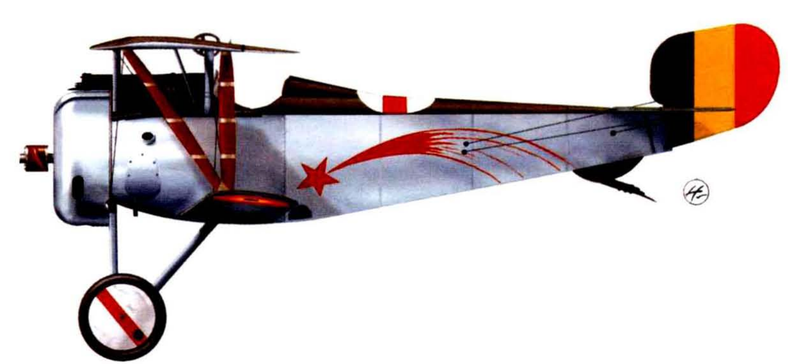
Nieuport 17 N2614 pilotado por el Capitano Francesco Baracca, 91ª *Squadriglia,* verano de 1917

Este Nieurport 17 de fabricación francesa tenía un barnizado general en plata (con el capot en plata), con los tres colores italianos en el timón y en las partes inferiores de las alas. El emblema personal de Baracca era un caballo negro encabritado *(Cavallino Rampante).*



Nieuport 11 (número de serie desconocido) pilotado por el Lt Jan Olieslagers, *1ª Escadrille,* 1916

Este avión, que tenía la fama de ser el único Nieuport camuflado de la aviación belga, estaba pintado en marrón oscuro y verde grisáceo (muy parecido, si no igual, a algunos aparatos franceses) en todas las superficies superiores. Llevaba cintas en colores suaves, posiblemente en barnizado claro, a lo largo de los bordes del elevador y de las alas, que le daban un matiz amarillento.



Nieuport 23 (número de serie desconocido) pilotado por el Lt Edmond Thieffry, *5ª Escadrille,* 1917

Al igual que el aparato de Demeulemeester, este avión llevaba todas las superficies superiores en color pardo caqui y las partes inferiores y los laterales del fuselaje barnizados en plata. La zona de la raíz de las alas inferiores (que cubrían al menos dos costillas de las alas) también estaban barnizadas en plata. Este avión de exploración llevaba el distintivo del cometa rojo de la *escadrille* en los laterales del fuselaje y los cubrerruedas eran blancos con una franja roja (en ambos lados de cada rueda).



Este Nieuport 27 (N5690), marcado con un "12" en blanco, también llevaba el emblema del gato con el lomo arqueado de la N87 en el fuselaje. Este último se aplicó en blanco, con un collar rojo, en los aparatos camuflados y en negro con collar rojo en los aviones de exploración barnizados en plata. El N5690 fue asignado originalmente al Sergent Marcel Gasser, que posteriormente conseguiría diez victorias pilotando los SPAD, antes de ser traspasado al Lt Marin. Puede que Gasser lograra una o dos victorias con los Nieuport ya que la N87 utilizaba una combinación mixta de modelos cuando él comenzó a anotar registros en la primavera de 1918.

tó los Caudron antes de pasar a una escadrille de chasse (escuadrilla de caza). Doumer cayó en combate el 26 de abril de 1917 con siete victorias oficiales, derribado por el Obltn (teniente) Erich Hahn, jefe de la *Jasta* 19. Su padre fue el senador Paul Doumer, uno de los últimos presidentes de la *République*. Asesinado en París en 1932, Paul Doumer recibió el honor de asignársele el nombre de un puente en Hanoi en su memoria. Una futura generación de aviadores estadounidenses atacaría este puente en numerosas ocasiones durante la Guerra de Vietnam. El distintivo de la N76 adoptó la forma de un banderín triangular orientado hacia atrás y dividido en secciones iguales en azul (por delante) y amarillo (por detrás).

Maurice Jean-Paul Boyau fue otro as de caza con muchas victorias. Antes de su muerte en combate el 16 de septiembre de 1918 (derribado por Georg von Hantelmann de la *Jasta* 15) había conseguido 35 victorias. Nacido en Argelia en 1888 fue soldado antes de la guerra. Después de un periodo como instructor de vuelo, Boyau llegó a la N77 a comienzos de 1917, y para el verano ya tenía diez victorias. Después de que su unidad se equipara con los SPAD, su registro subió rápidamente. Veintiuna de sus reclamaciones fueron de globos.

El Capitaine Armand Pinsard fue combatiente aéreo con la N78. Antes de la I Guerra Mundial había combatido en Marruecos con el 2º *Regiment de Spahis,* tras haber ingresado en las fuerzas armadas en 1906 con 19 años. Después de ser trasladado a la aviación en 1912, fue destinado a la MS23 tras el estallido de la guerra. Pinsard fue nombrado oficial en noviembre de 1914, pero el 8 de febrero de 1915 fue derribado y hecho prisionero. Escapó y regresó a Francia en abril de 1916. En julio estaba con la N26 y fue condecorado por los seis ataques de castigo que realizó el 7 de agosto contra las tropas alemanas que se concentraban para un contraataque contra las posiciones francesas.



El Capitaine Armand Pinsard, al mando de la N78, logró 16 victorias con los Nieuport durante 1917 antes de resultar gravemente herido en un accidente el 12 de junio. Tras recuperarse al año siguiente, regresó para asumir el mando de la SPA23 y finalizó la guerra con 23 victorias. Todo ello lo consiguió tras su huida de un campo de prisioneros después de su captura en febrero de 1915 y su posterior huida en marzo de 1916.

Pinsard logró su primera victoria el 1 de noviembre y, a continuación, fue nombrado jefe de la N78. Su segundo derribo llegó el 23 de enero de 1917, y para el 5 de junio, su total había subido a 16. El aumento de su registro se interrumpió drásticamen-



Los pilotos de la N93 rodean el Nieuport 17 de Daladier. Este avión está marcado con el característico emblema del pato negro de la *Escadrille* y también lleva el número individual "4".

te debido a un accidente grave el 12 de junio pero, después de varios meses en el hospital, volvió al frente como jefe de la SPA23. Para agosto de 1918, por entonces pilotando los SPAD, el registro de Pinsard había subido a 27 y seis probables. Se quedó en la fuerza aérea después de la guerra. En la II Guerra Mundial Pinsard mandó el grupo de caza *Groupe de Chasse* 21, pero resultó gravemente herido en un ataque de bombardeo el 6 de junio de 1940, en el que perdió una pierna. Murió en mayo de 1953 durante una cena celebrada por los veteranos de vuelo, *Les Vielles Tiges,* a la edad de 66 años. El distintivo de la N78 era una pantera negra.

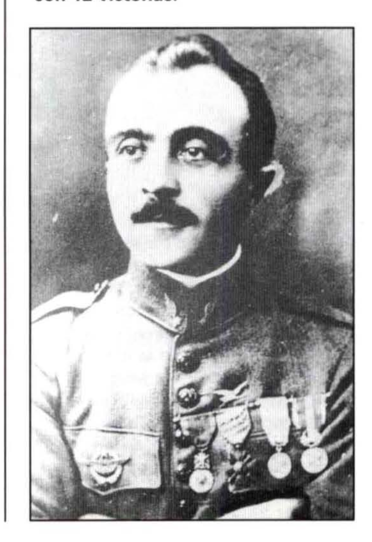
El Capitaine Henri Joseph Marie Hay de Slade, de Brest, tenía 21 años cuando comenzó la guerra. Como cadete del Ejército prestó sus servicios en la caballería antes de entrar en la aviación y realizó su primer vuelo de la guerra con la N80 en 1916. En la primavera siguiente se trasladó a la N86 y a finales de año se convirtió en as. Ya con los SPAD, el registro de Slade ascendió a 11, momento en el cual se le nombró oficial al mando de la SPA59, en julio de 1918; para el Armisticio su total final había llegado a los 19. Fue condecorado por Francia, Gran Bretaña e Italia y vivió hasta noviembre de 1979.

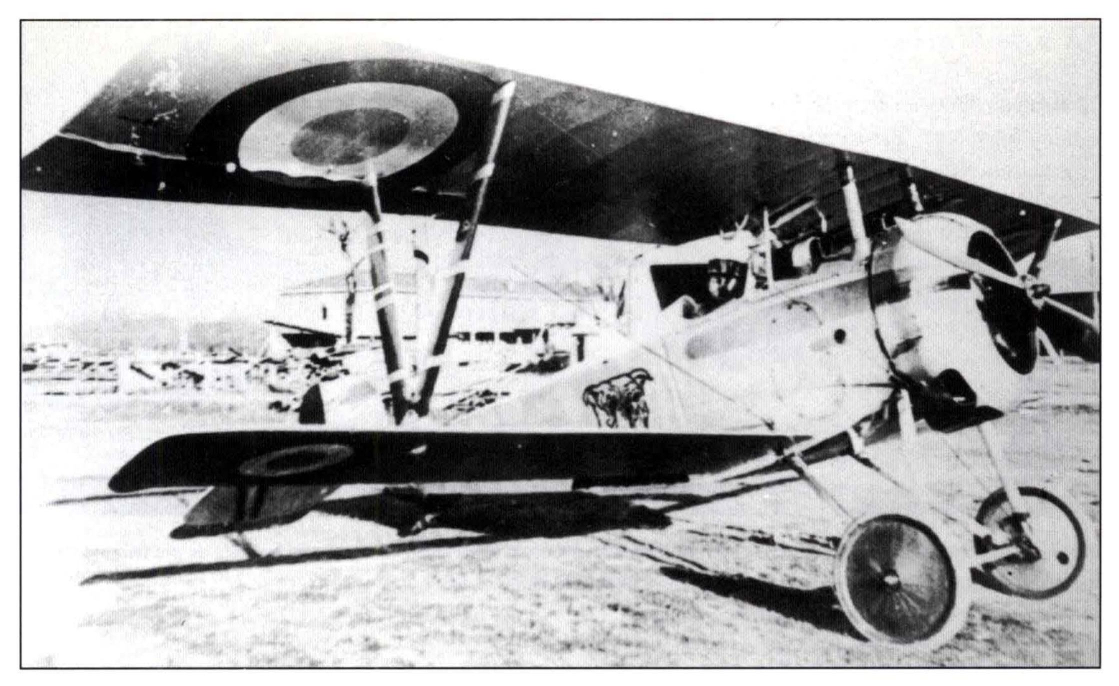
Marius Jean-Paul Elzeard Ambrogi (conocido como *Marc)* procedía de Marsella, donde había nacido en junio de 1895. Después de un breve periodo en el Ejército se trasladó a la aviación y volando con la N90 derribó tres aviones alemanes con los Nieuport, seguidos de otros 11 con los SPAD. Su 15º derribo llegó en la II Guerra Mundial cuando derribó un bombardero Dornier sobre Francia con un Bloch 152 antes de la rendición. Ambrogi murió en abril de 1971.

Gustave Victorin Daladier tenía 26 años cuando estalló la guerra y era soldado desde 1907. Tras decidirse a volar en 1915 se convirtió en piloto. Derribó cuatro biplazas alemanes en 1917 volando con la N93 y llegó a ser as con un total final de 12 derribos después de que su unidad se equipara con los SPAD. Daladier murió en abril de 1974.

Edmond Jacques Marcel Pillon fue piloto suboficial en la N102 y, posteriormente, en la N82. Este joven de 21 años prestó sus servicios prime-

El Lt Gustav Daladier voló primero con la N73 pero posteriormente, mientras volaba con la N93, logró al menos cuatro victorias en 1917. Llegó a convertirse en as con la SPA93 en 1918 y finalizó la guerra con 12 victorias.





El Nieuport 17 (N2756) del Sergent André Lévy de la *Escadrille* N561. Esta unidad voló en el frente Italiano, encargada de la defensa de Venecia.

El Nieuport 21 N1615 con barnizado en plata de Raoul Lufbery, que lo pilotó mientras prestó sus servicios en la *Lafayette Escadrille* en Bar-le-Duc en septiembre de 1916.

ramente en la infantería en 1914 y aunque se trasladó rápidamente a la aviación, no se convirtió en piloto hasta 1916. Pillon, con cinco victorias hasta el verano de 1917, se trasladó a continuación a la SPA67 en 1918, con la que añadió dos derribos más antes de marcharse a la SPA98, donde reclamó su octava, y última, victoria en septiembre. Pillon murió en un accidente de vuelo en junio de 1921.

El Sous-Lieutenant Victor François Marie Alexis Regnier fue un as del Nieuport con cinco victorias. Entró en la artillería en 1910 a la edad de 21 años y prestó sus servicios en ella durante dos años. Llamado a filas tras el estallido de la guerra, resultó herido en 1915 y a finales del verano entró en la aviación. Inicialmente prestó sus servicios en un escuadrón de bombardeo para luego trasladarse a la N112, y a los cazas; ascendió a oficial el 10 de septiembre de 1916. Regnier resultó gravemente herido





Raoul Lufbery de pie delante de su Nieuport 11 (N1256) camuflado a finales de 1916, acunando en sus brazos a una de las mascotas caninas de la N124.

en combate después de conseguir su quinta victoria. No volvió al servicio en el frente, pero permaneció en las fuerzas armadas hasta el final de la guerra, a pesar de un grave accidente en agosto de 1918. Al igual que Pinsard, Regnier también participó en la II Guerra Mundial.

André Robert Lévy era de París, donde nació en junio de 1893 y pasó los primeros años de la guerra en las trincheras. Después de la instrucción de piloto fue destinado a Italia para pilotar los Nieuport con la N561, encargada de la defensa de Venecia. Con esta unidad consiguió seis victorias antes de ser derribado y capturado durante un ataque contra un globo el 16 de septiembre de 1918. Lévy murió en 1973.

La *Lafayette Escadrille*

Como Estados Unidos no entró en la guerra hasta abril de 1917 hubo muchos ciudadanos estadounidenses que desearon combatir con los aliados, y muchos de ellos entraron en el RFC, frecuentemente a través de Canadá. Otros, bien gracias a sus lazos con Francia o simplemente porque en Francia era "donde estaba la acción", viajaron directamente a este país para alistarse. Para que pudieran combatir primero tuvieron que entrar en la Legión Extranjera francesa, pero a continuación los que sentían el deseo de volar pudieron solicitar el traslado a la aviación.

Como hubo tantos estadounidenses inclinados a combatir por los aliados, algunos pensaron que sería una buena idea que se agruparan como un escuadrón, pero esto implicaba algunas dificultades políticas, especialmente cuando se decidió llamarle la *Escadrille Americaine*. Posteriormente se cambió a *Escadrille* N124, pero esta unidad fue conocida popularmente como la *Lafayette Escadrille*. Llegó un momento en el que las nociones románticas de la guerra quedaron mancilladas por la realidad pero, no obstante, el concepto había calado en la imaginación tanto del pueblo francés como del estadounidense, y muchos otros ciudadanos de Estados Unidos entraron en la Aviación francesa.

De hecho, la respuesta fue tan grande que había demasiada gente para una unidad, por lo que los voluntarios pasaron a lo que se denominó el Cuerpo de Vuelo *Lafayette* y los pilotos nuevos fueron a parar a otras *escadrilles* regulares francesas según fueron surgiendo las vacantes. Muchos, tanto de la *escadrille* como del cuerpo, se trasladaron posterior-

mente a la Aviación estadounidense una vez que ésta se estableció en Francia a comienzos de 1918.

Aunque los pilotos de la N124 tuvieron su parte de éxito, mandados por un francés con dos jefes de escuadrilla franceses, sólo salió un as, Raoul Lufbery. De hecho, Gervais Raoul Lufbery había nacido en Francia, y era el tercer hijo de un químico neoyorquino y de una francesa, que se habían conocido en París mientras el primero trabajaba como químico para una empresa chocolatera local. Sin embargo, la madre murió antes de que Raoul cumpliera su primer año. El padre de Lufbery, que se volvió a casar, regresó a Estados Unidos dejando a sus hijos en Francia.

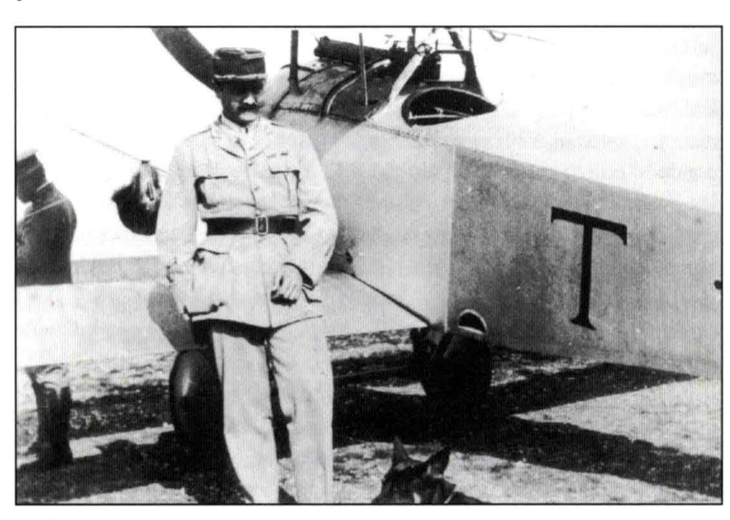
En su juventud, Raoul viajó mucho por el mundo, e incluso fue a Estados Unidos entre 1906 y 1908, antes de entrar en el Ejército de Tierra estadounidense. Posteriormente, siguió viajando y conoció en 1912 al aviador francés Marc Pourpe; en última instancia se convertiría en su mecánico. Cuando comenzó la guerra, Pourpe entró en la aviación y lo mismo hizo Lufbery, a través de la Legión, como mecánico. Sin embargo, después de que Pourpe muriera en un accidente, Lufbery decidió convertirse en piloto para vengar la muerte de su amigo.

En 1916, se convirtió en el octavo miembro oficial de la N124. A finales de año ya tenía seis derribos, además de varios más sin confirmar, y durante todo 1917 aumentó su registro de forma regular de tal forma que al final de ese año había logrado 16 (posiblemente 17) victorias.

En el momento de su muerte tenía oficialmente al menos 13 probables en su haber, aunque sus compañeros de la *Lafayette* consideraban que la cifra real era muy superior.

William *Bill* Thaw no alcanzó la condición de as con la N124, pero con sus dos derribos, seguidos de tres más con el 103º Escuadrón Aéreo estadounidense, finalmente lo consiguió.

Thaw prestó sus servicios como observador en la D6 y luego como cabo piloto con la C42 en 1915. Una vez que la N124 se convirtió en el 103º Escuadrón Aéreo él asumió el mando y derribó un globo el 20 de abril, seguido de un caza alemán, que le convirtió en as. En la posguerra se retiró como teniente coronel y pasó a la aviación civil en Pittsburgh, pero murió de neumonía en abril de 1934 a la edad de 40 años.



Bill Thaw de la N124 de pie junto a su Nieuport 17 N1582, que tenía un _cône de pénétration_ adaptado. Destaca el gorro de vuelo colgado de los cables de refuerzo del ala.

LOS ASES BRITÁNICOS

Uno de los primeros ases del RFC con el Nieuport Scout fue A. D. Bell-Irving. Duncan Bell-Irving, un canadiense de Vancouver, consiguió su primera victoria confirmada el día de su 22º cumpleaños, el 28 de agosto de 1916, pilotando un Morane con el Sqn 60, justo antes de que esta unidad comenzara a recibir los Nieuport Scout. Durante los dos meses siguientes, pilotando por entonces un Nieuport (A203), añadió cinco trofeos más a su total, incluido un globo. Herido en combate el 9 de noviembre, Bell-Irving no volvió a entrar en combate, pero posteriormente mandó la Academia de Vuelo Especial en Gosport, Inglaterra.



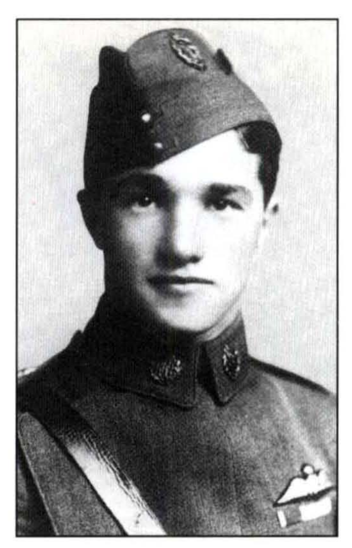
Uno de los primeros ases del Nieuport del RFC fue el Capt Duncan Bell-Irving del Sqn 60 que, en 1916, logró siete victorias, seis de ellas con el Nieuport A203.

Otro as del Nieuport que comenzó sus anotaciones en 1916 fue el Lt E. S. T. Cole, también del Sqn 60. Presentó su primera reclamación (un Roland CII) el 15 de septiembre de 1916 pilotando el A174. Más tarde fue destinado al Sqn 1, con el que elevó su registro hasta ocho, incluidos dos globos, en 1917.

Con mucho, el combatiente aéreo más agresivo y productivo del RFC de 1916 fue el sorprendente Albert Ball, que pilotó los Nieuport de los Sqn 11 y 60. Todavía era en gran medida la época de los pilotos "lobos solitarios", que eran capaces de operar, y de hecho lo hacían, en su mayoría solos. Por la propia naturaleza de la guerra aérea, invariablemente los aviones volaban por su cuenta en todos los tipos de funciones o, al menos, despegaban en pequeñas formaciones de no más de media docena. Por lo tanto, aquellos pilotos exploradores que sabían cuidar de sí mismos podían deambular a sus anchas e intentar por todos los medios enfrentarse a cualquier avión hostil que se encontraran.

Pilotando los Nieuport y posteriormente los biplazas de hélice propulsora FE 2b, Ball y sus compañeros pilotos intentaron con todas sus fuerzas apoyar a los aviones del RFC que localizaban a la artillería o que fotografiaban los puntos fuertes y los depósitos de suministros del enemigo. Después de haber logrado 11 victorias hasta mediados de agosto, Ball pasó al Sqn 60 en Filescamp Farm. Había presentado su última reclamación con el A201 y se llevó este aparato con él a la nueva unidad, donde lo utilizó para elevar su total a 17 a finales de mes. Sus principales oponentes durante aquel periodo fueron los cazas biplazas Roland, pero en septiembre comenzaron a hacer su aparición los primeros biplanos monoplazas alemanes. Estos nuevos modelos (como los Fokker D I y D II, los Halberstadt D II y también los nuevos Albatros D I y D II) empezaron a equipar las nuevas *Jagdstaffeln,* las *Jasta* (escuadrillas de caza).

Por la propia naturaleza en evolución de la guerra aérea hasta aquel momento, los alemanes, al ser casi siempre inferiores en número a sus adversarios británicos y franceses, se vieron obligados a adoptar posturas más defensivas que, mientras pasaba mes tras mes, asumieron un as-



Albert Ball pilotó los Nieuport con el Sqn 11 y el Sqn 60 durante 1915-1916. A finales de septiembre de 1916 había logrado 31 victorias, con frecuencia volando solo. Al regresar a Francia en 1917, como jefe de escuadrilla del Sqn 56, Ball pilotó los SE 5 pero también dispuso de su propio Nieuport Scout (B1522), con el que reclamó su 32ª victoria. Murió el 6 de mayo de 1917, con un registro de 44 reclamaciones, y posteriormente recibió una Cruz Victoria a título póstumo.

pecto más permanente. Sólo se realizaban incursiones ocasionales en el espacio aéreo aliado si surgía la necesidad de atacar las líneas de globos o, muy ocasionalmente, un experimentado as podía realizar una visita de combate sobre las líneas para atacar a algún piloto desprevenido que volara sintiéndose seguro al estar tan en la retaguardia. Incluso algunos experimentados aviadores británicos cayeron de esta forma.

Con un viento del oeste que prevalecía sobre el del este, los pilotos aliados tenían la desventaja de ser arrastrados hasta territorio enemigo para luego tener que luchar por regresar, quizá después de un combate, con poca munición y con el combustible empezando a escasear. Cuando la experiencia de los pilotos de las *Jasta* creció, estos se dieron cuenta de que ése era un buen momento para enfrentarse al RFC, ya que sus pilotos eran menos agresivos si tenían que volver a cruzar las líneas pronto.

El RFC, bajo el mando de Hugh Trenchard, había recibido la consigna de ser agresivo en todo momento y llevar siempre la guerra a los alemanes dentro de sus propias líneas. Fue algo que se les inculcó y se convirtió en un acto reflejo. Les iba a costar caro tanto en hombres como en aparatos ya que cualquier daño o herida les podría hacer descender y acabar siendo prisioneros. Y con una organización de las *Jasta* agresiva y mejorando, cuyos pilotos eran animados con condecoraciones y grandes honores para aumentar sus registros de victorias, la vida fue breve aunque heroica para aquellos jóvenes hombres de Gran Bretaña y sus colonias.

Albert Ball siguió su ascensión meteórica. Era igual de solitario en tierra y en el aire, pero sólo tenía 20 años de edad en el verano de 1916. Con todo, continuó cumpliendo con su deber siempre que podía y a lo largo de septiembre elevó su registro a 31 (11 de sus últimas 12 victorias las consiguió con el Nieuport A213). La mayor parte de sus últimas reclamaciones fueron contra los biplazas Roland y Albatros, cuyas tripulaciones intentaban sobre todo observar los movimientos dentro de las líneas británicas.

El A213 era un Modelo 17, que se convirtió rápidamente en el mejor de los Nieuport Scout fabricados hasta entonces. Algunas de las unidades iniciales del Modelo 17 salieron adaptadas con un carenado hemisférico instalado en el árbol del cigüeñal; en realidad era un cono en el morro *(cône de pénétration)*. Permanecía fijo, lo que significaba que no giraba con la hélice. Sin embargo, fue rápidamente descartado y el propio Ball se lo llevó a casa a Inglaterra en un permiso y se fotografió con él en el jardín de la casa de sus padres. Durante algunos años colgó en el salón de la casa.

Los primeros Modelo 17 comenzaron a llegar al frente en julio de 1916. El RFC encargó más y a finales de año se habían entregado casi 40. Hubo algunos problemas con las alas inferiores, pero a los pilotos les gustó mucho y eran más que un adversario para los equipos enemigos de las *Jasta*. En la primavera de 1917 se seguían enviando los Nieuport 17 junto con algunos de los nuevos Modelo 23. Había pocas diferencias visuales entre los dos modelos y al ocurrir esto los registros que se mantenían en los escuadrones tendían a confundir a ambos, por lo que resulta difícil asegurar en la actualidad si un aparato en concreto era un Modelo 17 o 23.

La real aviación naval

Las unidades de la RNAS, que fueron las primeras en recibir los Nieuport monoplazas en el bando británico, no recibieron las misiones ni el material para realizar intervenciones masivas en la guerra del combate aéreo. No obstante, como la guerra continuaba, la RNAS formó o reequipó gradualmente algunos escuadrones de caza con aviones de exploración para el frente y apoyó al RFC en el frente occidental.

Sin embargo, sólo el Escuadrón Naval 6 llegó a estar completamente equipado con los Nieuport y apoyó al RFC en la primavera de 1917, reclamando varias victorias en este proceso. El único as de la RNAS fue el Flt Lt E. W. Norton, de 23 años, que había conseguido su primera victoria con el Ala Naval 1 con un Nieuport (3994) el mes de octubre anterior, un globo derribado mediante la utilización de los proyectiles Le Prieur. Consiguió su primer derribo con el Escuadrón Naval 6 el 8 de febrero de 1917 y, a finales de abril, había reclamado un total de nueve victorias (una con el N3184, cuatro con el N3187 y tres con el N3208). Más tarde, durante la guerra, Norton llegó a ser jefe de escuadrón.



El único as de los Nieuport que prestó sus servicios en el Escuadrón Naval 6 fue E. W. Norton, que reclamó sus nueve victorias entre octubre de 1916 y finales de abril de 1917. Logró derribos "dobles" el 5 y el 9 de abril y un "triple" el día 29 de aquel mismo mes. Norton finalizó la guerra como comandante de la RAF y, en última instancia, alcanzó la graduación de coronel en la década de los años treinta.

Al mencionar el Ala Naval 1, se puede señalar un posible as de esta unidad, el canadiense Redford Henry Mulock. *Red* Mulock se aproximaba a los 30 años de edad en el periodo de sus victorias en combate y se había trasladado a la RNAS desde la artillería en 1915. Sus cinco victorias consistieron en cuatro reclamaciones de "fuera de control" y una de "obligado a aterrizar" entre diciembre de 1915 y mayo de 1916. Posteriormente, Mulock mandó el Escuadrón Naval 3, que fue una de las mejores unidades de caza de la RNAS.

Otro piloto que posteriormente alcanzaría la condición de as fue el australiano S. J. Goble. Stan Goble también había ingresado en la RNAS en 1915 y voló con el Ala Naval 1 con la que consiguió dos victorias. Finalizó la guerra con diez, las dos últimas como observador de un DH 4 del Sqn 205 de la RAF/Naval 5, que él mismo mandaba. Posteriormente, Goble fue importantísimo dentro de la Real Fuerza Aérea Australiana (RAAF) en la posguerra.

La primavera de 1917

Durante la primavera de 1917 ocurrieron algunas cosas en Francia. Los dos bandos combatientes planeaban ofensivas, y por su parte, las *Jasta* alemanas hacían todo lo posible por ponerse al nivel del RFC. Habían ganado en confianza durante los meses del otoño y el invierno de 1916-



Esta fotografía del Capt W. W. Rogers en su Nieuport del Sqn 1 muestra claramente la mira Aldis, el parabrisas, la ametralladora Lewis y el cable Bowden del caza.

1917, habían afinado sus nuevas posibilidades, habían perfeccionado su táctica y, por lo general, se habían dotado de los mejores aviones disponibles. En gran medida, se trataba de los Albatros D II y del próximo D III, aunque los Halberstadt Scout se seguían utilizando para hacer cuadrar los números.

En la parte británica había por entonces cuatro escuadrones completamente equipados con los Nieuport Scout, a saber, los Sqn 1, 29, 40 y 60 (el Sqn 11 había comenzado a reequiparse con los FE 2) y en lo que se refiere a la RNAS, sólo el Escuadrón Naval 6, con base en Petite Synthe, que era uno de los muchos campos de aviación en torno a Dunquerque. El Escuadrón Naval 6 operaba a lo largo de la costa del Mar del Norte, facilitando la protección para los aviones de bombardeo naval, aunque ocasionalmente también llegó más al sur para apoyar al RFC.

Durante el periodo de la primavera de 1917, mientras el Flt Lt Norton lograba su éxito con el Escuadrón Naval 6, éste conseguía más de una docena de victorias. Entre los que lograron victorias se encontraban tres pilotos que se convertirían posteriormente en ases con otros modelos, el Flt Sub Lt R. R. Winter y el Flt Lt B. P. H. de Roeper, que habían conseguido los dos las primeras de sus cinco victorias pilotando los Nieuport, y el jefe del Escuadrón Chris Draper.

Chris Draper se hizo famoso como el *Mad Major* (Comandante loco) ya que mucho más tarde consiguió una fama renovada al pilotar un Auster por debajo de varios puentes del Támesis en 1953, a la edad de 61 años. Al mando del Escuadrón Naval 6 reclamó dos victorias el 6 de junio de 1917, aunque él mismo fue alcanzado en un combate con la *Jasta* 5. Con las dificultades ya mencionadas en cuanto a la confirmación de las reclamaciones, el oponente de Draper aquel día fue el Ltn Werner Voss, que había derribado a un Nieuport del Escuadrón Naval 6 (la 34ª victoria de este alemán) antes de que Draper le ocasionara una ligera herida y le obligara a realizar un aterrizaje forzoso con su Albatros D III. En total, Draper reclamó nueve victorias durante la guerra, en su mayoría con los Sopwith biplazas del Ala 3 y, posteriormente, con los Sopwith Camel, al mando del Escuadrón Naval 8/Sqn 208 de la RAF.

Mientras pasaba 1917 se fue disponiendo de Nieuport mejorados. Comenzaron a aparecer los Modelos 23 y 27 y los escuadrones británicos pudieron disponer de una combinación de ambos, además de los 17, den-



Los pilotos del Sqn 1 posan juntos en julio de 1917. Se trata, de izquierda a derecha, del Capt P. Fullard y los Lts H. G. Reeves, W. W. Rogers, J. B. Maudsley, H. S. Preston, T. T. Gibbon (RO) y C. S. I. Lavers, subido a hombros de F. M. McLaren. A estos pilotos se les reconoció un total de 67 victorias.



Se puede ver al Lt W. C. Campbell (23 victorias) sentado en el Nieuport Scout B3474 que lleva el distintivo individual "2", repetido en el revestimiento del fuselaje. Destacan las franjas rojas pintadas en el capot y la ausencia de una línea vertical roja, que por entonces servía como distintivo del escuadrón, por detrás de la escarapela del fuselaje.

tro de su fuerza. Sin embargo, se tendió a sustituir los 17 cuando se fueron introduciendo más 27 en la fuerza. Las *escadrille* francesas que todavía utilizaban los Nieuport también tendieron a equiparse con los 27.

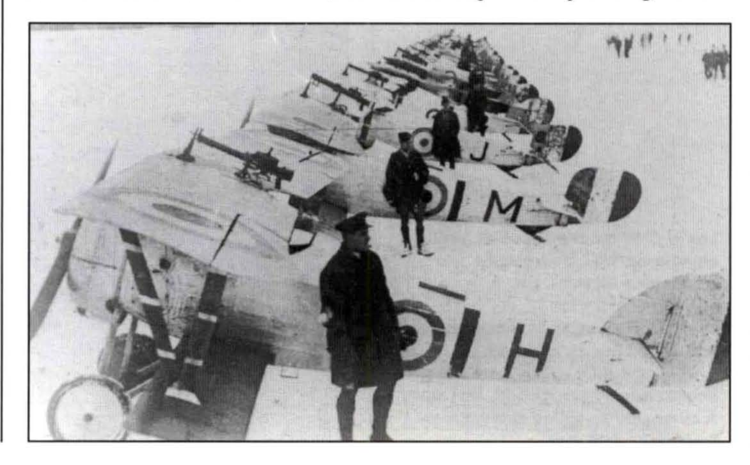
Sin embargo, durante el verano de 1917 quedó claro que las *Jasta* alemanas estaban superando a los Nieuport, y las unidades del RFC comenzaron a reequiparse con los cazas SE 5a. El Sqn 60 se reequipó en julio de 1917 y el Sqn 40 en octubre, mientras que el Sqn 1 y el Sqn 29 siguieron al pie del cañón hasta la primavera de 1918, cuando finalmente también se cambiaron a los SE 5a en marzo y abril, respectivamente.

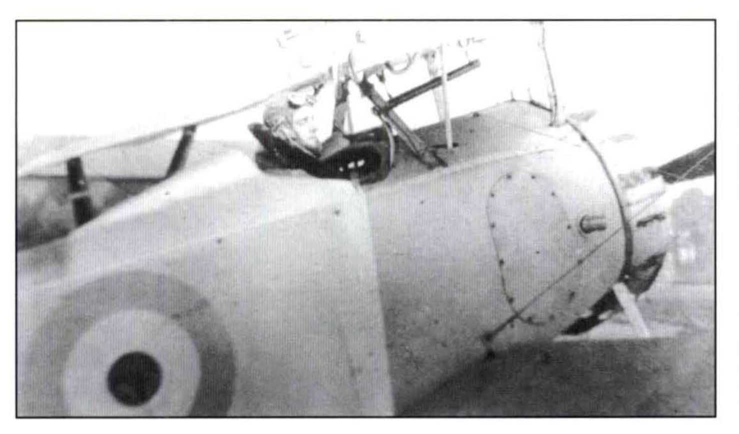
Los pilotos de los Nieuport Scout del Sqn 1 consiguieron un fenomenal registro de combate durante 1917-1918. Al igual que otras unidades, inicialmente utilizaron una variada gama de modelos de aviación: Bristol Scout, Morane de diversas denominaciones, Nieuport 10 biplazas, e incluso el extraño Martinsyde. Sin embargo, la llegada de los Nieuport 16 en marzo de 1916 inició el periodo de las funciones de caza específicas y, a finales de aquel año, el Sqn 1 estaba totalmente equipado con los Nieuport Scout. Esto condujo en última instancia a que se le designara como una unidad de exploración en febrero de 1917, momento en el cual estaba normalizada con los Nieuport 17.

Mandada por el Maj Guy C StP de Dombasle desde diciembre de 1916 hasta junio de 1917 ya había logrado una cierta fama en el combate aéreo con unas 20 *victorias*. Esta unidad había tenido su base en Bailleul desde marzo de 1915 y siguió operando desde allí durante todo su periodo con los Nieuport. La mayor parte de los escuadrones de caza de la I Guerra Mundial vieron cómo varios de sus pilotos se convertían en ases con grandes registros, pero el Sqn 1 fue excepcional incluso en aquella fase y la mayoría de los que anotaron victorias en 1917 eran ases, o se convirtieron en ellos, o alcanzaron la condición de ases con otras unidades. Entre el grupo de prometedores ases destacan tres nombres notables durante la primera mitad de 1917: Tom Falcon Hazell, de Galway, Philip Fletcher Fullard, de Londres, y William Charles Campbell, de Burdeos (de padre escocés y madre francesa).

Un piloto que se convirtió rápidamente en jefe de escuadrilla dentro del escuadrón, y futuro Caballero y Air Vice Marshal, fue C. J. Quintin-Brand. Christopher Quintin-Brand era sudafricano y reclamó sus siete primeras victorias con el Sqn 1 entre marzo y mayo de 1917. Consiguió todos sus éxitos con el A6668, incluido un biplaza al que obligó a des-

Esta famosa fotografía muestra al Sqn 1 alineado en Bailleul (Patio del Refugio) el 28 de diciembre de 1917. La censura ha obviado los números de serie de los Nieuport Scout. Sin embargo, otras instantáneas tomadas en el mismo periodo revelan que el "H" era el Nieuport 27 B3629, inicialmente pilotado por el Capt W. W. Rogers antes de ser traspasado al Capt G. B. Moore, que aparece de pie en primer plano. Destaca que el distintivo de la franja vertical roja del Sqn 1 se repite en el revestimiento superior del fuselaje. Aparte del Nieuport 27 de Moore, el resto de la fila se compone de una combinación de aviones de los Modelos 24bis y 27.





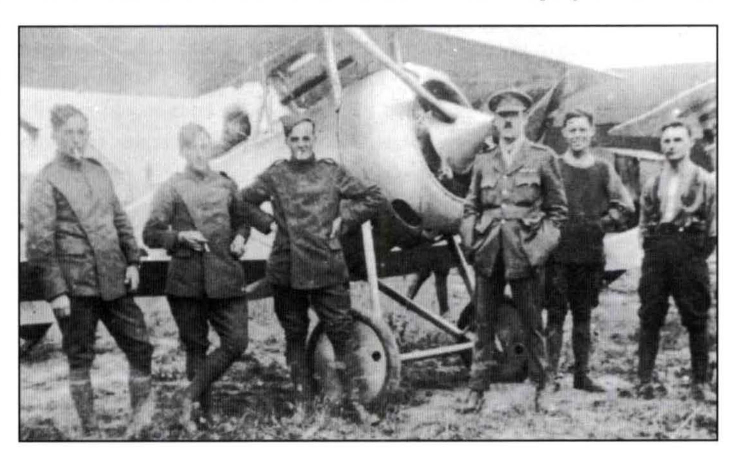
El Capt T. F. Hazell con su Nieuport del Sqn 1 (bien el B1649 o el B3455). Destaca que las franjas rojas del capot parecen un poco desgastadas.

cender dentro de las líneas británicas. Quintin-Brand se convirtió más tarde en as doble como piloto de cazas nocturnos al mando del Sqn 151 (Camel) en 1918.

Con bastante frecuencia los Nieuport del RFC mantuvieron el barnizado plata que utilizaban los franceses, aunque otros fueron camuflados, algunos al estilo francés o con el verde caqui británico reglamentario. En los casos en los que se mantuvo el barnizado francés original, el distintivo de identificación del escuadrón con una línea vertical pintada justo por detrás del círculo del fuselaje iba en negro o rojo. En los aviones oscuros también podía ir en blanco. Al principio parece que no se produjo la utilización de distintivos individuales de los aviones. Sin embargo, a comienzos del verano de 1917 se comenzaron a utilizar números (blancos, con borde negro), que posteriormente se cambiaron a letras individuales. Estos distintivos tomaron la forma de una letra roja o negra, repetida en el ala superior derecha.

Las fotografías muestran que algunas veces los números del fuselaje se aplicaban por delante del círculo de éste y en ocasiones por detrás. Normalmente se utilizaban las letras entre la "A" y la "S" (sin incluir la "I"), aunque existe una fotografía en la que se muestra un avión con la letra "X". Por lo tanto, puede que en ciertos periodos también se utilizaran otras letras entre la "T" y la "Z".

El Escuadrón 29 se formó en Gosport en noviembre de 1915 y se equipó con los aviones de exploración Airco DH 2. Tras llegar a Francia en marzo de 1916 utilizó estos aviones de hélice propulsora duran-



Se puede ver al Lt E. *Mick* Mannock, flanqueado por el personal de tierra y su compañero piloto Lt R. N. Hall (de pie junto al cono de la hélice, que, por lo que se sabe, posteriormente se pintó de amarillo), sentado en su Nieuport 17 del Sqn 40, completo con las banderitas de las alas, en 1917. El personal de tierra se compone (de izquierda a derecha) del Flt Sgt Hancock y los Sgts Jackson y Mather (y dos aviadores desconocidos). Mannock consiguió 15 victorias con los Nieuport entre mayo y septiembre de 1917.



Estos cuatro pilotos del Sqn 40 son, de izquierda a derecha, Lt H. B. Redler (tres de sus diez victorias reclamadas con los Nieuport), Lt R. N. Hall (cinco victorias), Lt E. L. Bath y Capt W. A. Bond (cinco victorias), que murió en combate el 22 de julio de 1917.

te un año para luego reequiparse con los Nieuport en marzo de 1917. Durante la mayor parte de 1916 estuvo en Abeele, pero fue mientras estaba en Le Hameau cuando llegaron los Nieuport; su oficial al mando era el Maj H. V. Champion de Crespigny (Cruz Militar).

El distintivo de identificación del Sqn 29 era una ancha banda roja alrededor del fuselaje, unos dos tercios por detrás de la cabina. Los distintivos individuales correspondían a las escuadrillas con una letra grande ("A", "B" o "C") por detrás del reborde de la cabina y un número grande ("1C", "2C", "3C", etc). Por ejemplo, a comienzos del verano de 1917 Shepherd, como jefe de escuadrilla, pilotaba el "1C", mientras que Miller pilotaba el "6C". Por lo general, los Nieuport tenían el barnizado plata, aunque las superficies superiores de las alas y del fuselaje aparecieron camufladas en verde caqui en algunas fotografías. El coloreado diferente en los discos de las ruedas también distinguía a las escuadrillas. Cuando los aparatos iban camuflados, el distintivo se cambiaba por dos bandas verticales blancas a ambos lados del círculo del fuselaje. Sin embargo, durante este periodo de transición podía ocurrir que algunos aparatos no llevaran distintivos de escuadrón; por ejemplo, el Nieuport de Fontenay en noviembre sólo llevaba una letra "B" por debajo de la cabina, repetida en el ala superior derecha. El Sqn 29 se reequipó con los SE 5a en abril de 1918.

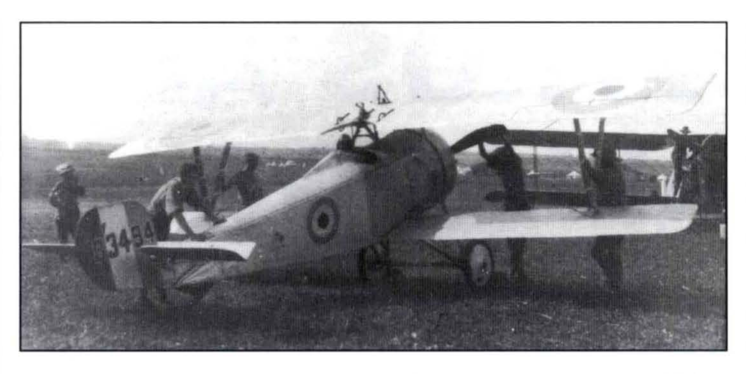
El Sqn 40 era otro antiguo escuadrón de aparatos de hélice propulsora, aunque esta unidad había utilizado los FE 8 en lugar de los DH 2. El Sqn 40 se formó en Gosport en febrero de 1916 y partió a Francia durante el mes de agosto. En el periodo en que se reequipó con los Nieuport, en marzo de 1917, su oficial al mando era el Maj L. A. Tilney, que lo mandó hasta su muerte en combate en marzo de 1918, momento en el que el escuadrón utilizaba los SE 5; los había comenzado a recibir en octubre de 1917. La unidad se encontraba en Treziennes en el momento de la llegada de los Nieuport y luego operó desde Auchel durante la mayor parte de sus días con el caza francés. Los Nieuport del Sqn 40 llevaban una banda blanca alrededor del fuselaje por delante del círculo y dos bandas similares por delante del plano de cola. Se colocaron letras individuales en rojo inmediatamente por detrás del círculo y por delante de las dos bandas traseras blancas.



El Maj A. J. L. *Jack* Scott mandó el Sqn 60 en 1917, periodo durante el cual reclamó cinco victorias en combate. En una ocasión fue derribado con el Nieuport Scout B1575 por el as alemán Karl Allmenröder de la muy afamada *Jasta* 11 (Scott fue su 21º derribo), aunque sobrevivió. Scott murió de neumonía en 1922.

El famoso Sqn 60 se formó en Gosport en abril de 1916 y partió hacia Francia al mes, pero no fue hasta agosto cuando se equipó con los Nieuport Scout. Durante el verano de 1916 y ya en 1917 esta unidad,

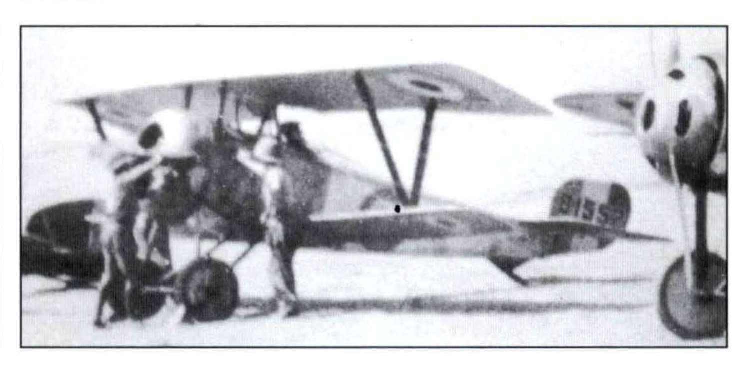
El Nieuport 23 B3494 fue pilotado por el estadounidense Lt D'Arcy F. Hilton del Sqn 29, que lo utilizó para lograr seis de sus ocho victorias. Esta fotografía se tomó en Palestina en 1918, donde llegaron muchos Nieuport del frente occidental.



con base en diversos campos de aviación pero mayormente en Filescamp Farm (en 1917), tuvo a varios pilotos famosos entre su personal, y uno de los principales fue el Maj A. J. L. Scott. El Sqn 60 utilizó los Nieuport hasta que fueron sustituidos por los SE 5 en julio de 1917.

Con mucho, el piloto más famoso que voló con esta unidad fue Albert Ball. Este joven de 20 años de Nottingham ya había participado en muchos combates antes de su destino en el Sqn 60 y había pilotado los biplazas BE 2 con el Sqn 13. Su agresividad en el aire le ganó la posibilidad de pilotar un monoplaza Nieuport Scout después de trasladarse al Sqn 11 en mayo de 1916. Esta unidad había utilizado los Vickers FB 5 *Gunbus*, pero recibió los Nieuport y los Bristol Scout antes de la llegada de los biplazas de hélice propulsora FE 2b en el verano de 1916. En aquel momento los Nieuport pasaron al Sqn 60. Para finales de septiembre había acumulado 31 reclamaciones en este periodo. Después de un descanso, Ball se convirtió en jefe de escuadrilla con la primera unidad de SE 5, el Sqn 56, y regresó a Francia con ella en abril de 1917. Todavía entonces se le permitió tener su propio Nieuport (B1522) y con él consiguió su 32ª victoria el 23 de abril.

Sin embargo, por entonces la guerra aérea había cambiado y ya no era seguro por más tiempo para ningún piloto aventurarse por su cuenta. Estaba ya en marcha la guerra de patrullas, en la que los grupos de pilotos volaban juntos bajo el mando de un jefe de patrulla experimentado. Ball todavía volaba ocasionalmente solo, pero el resto de sus victorias las logró todas con los SE 5. Sus victorias totales llegaron a 44 antes de que muriera, el 7 de mayo, tras desorientarse entre las nubes y salir demasiado bajo para recuperar antes de estrellarse en el suelo. Ya había recibido la segunda barra de la DSO (Orden de Servicios Distinguidos) y entonces recibió la Cruz Victoria a título póstumo. Tenía solamente 20 años.



Se puede ver al Nieuport B1552 situado entre dos monoplanos Bristol en Oriente Próximo en 1918; Mick Mannock lo había pilotado anteriormente en Francia durante su periodo con el Sqn 40.

OTROS ASES ALIADOS

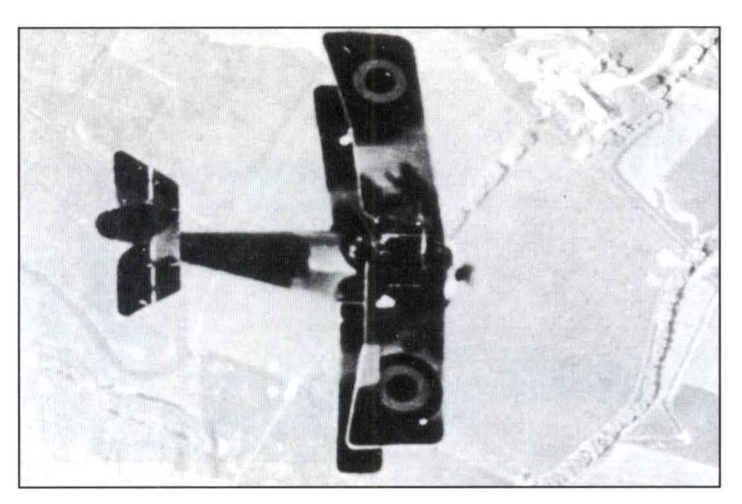
LA AVIACIÓN BELGA

Bélgica, a pesar de tener más de la mitad de su territorio bajo la ocupación alemana, dispuso de su propia fuerza aérea en acción durante toda la guerra y ayudó a defender la línea a través de Bélgica con el mar del Norte en su flanco izquierdo. Su pequeño pero valiente grupo de aviadores, que pilotaban aviones franceses y británicos, participó en muchas acciones. Los ases belgas tuvieron que ser necesariamente pocos en número, pero al igual que los franceses sólo contaban las victorias confirmadas en el registro de los pilotos (derribados, ni siquiera obligados a aterrizar, dañados o de otra forma), y también contaban los derribos compartidos.

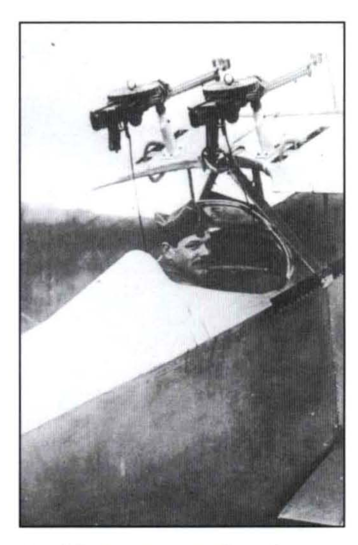
André Émile Alfons de Meulemeester procedía de Brujas y se ofreció voluntario para la aviación poco después de que comenzara la guerra. Destinado a la *1ª Escadrille* belga en octubre de 1916, pronto se le conoció como el Sgt *Mystère*. Su primera reclamación, que no fue confirmada, llegó el 1 de febrero de 1917. Su primera victoria oficial la registró el 30 de abril; compartió este éxito con el piloto británico de un Sopwith Scout. La victoria número dos la registró el 12 de junio con el Sergent G. Kervyn de Lettenhove. En julio llegaron dos derribos más y el quinto cayó el 21 de agosto, aunque De Meulemeester resultó herido durante este último enfrentamiento. Su sexta victoria con los Nieuport la consiguió el 4 de noviembre, nuevamente con De Lettenhove.

André de Meulemeester (izquierda) y Georges *Jojo* Kervyn de Lettenhove de la *1ª Escadrille,* de pie junto al Nieuport 23 N3625 del primero. De Meulemeester consiguió siete victorias con los Nieuport y cuatro con los Hanriot, mientras que De Lettenhove reclamó cuatro victorias confirmadas (y nueve probables). El Nieuport marcado con el nombre *Vampire* en el fondo fue pilotado tanto por Henri *Riri* Crombez como por De Lettenhove.





Aquí se puede ver el único Nieuport camuflado (un Modelo 11 *Bébé*) que prestó sus servicios en la *Aviation Militaire* belga, pilotado por Jan Olieslagers.



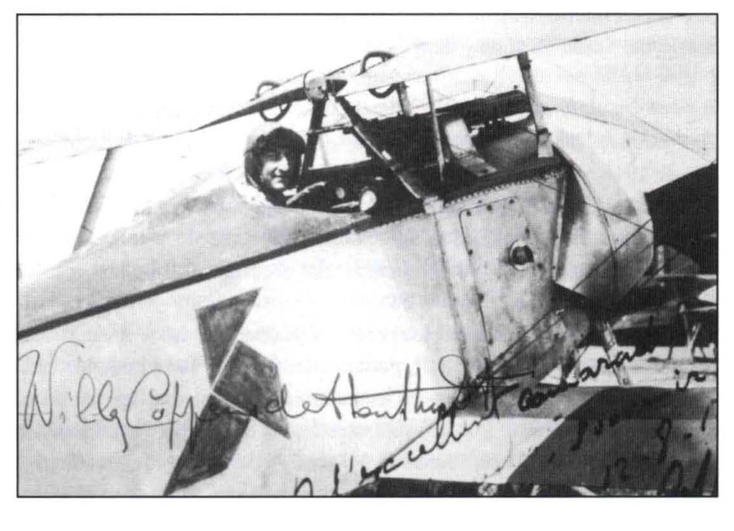
Jan Olieslagers, sentado en la cabina de un Nieuport 16 adaptado con ametralladoras gemelas Lewis. Consiguió cuatro victorias confirmadas con los Nieuport y dos con los Hanriot.

De Meulemeester, que posteriormente pilotó los Hanriot con esta *escadrille* y con la *9 ª*, finalizó la guerra con 11 victorias oficiales y 17 no oficiales. Resultó herido en un accidente el 11 de julio de 1918, que le costó algunos dientes, pero sobrevivió a la guerra. De Meulemeester pasó a continuación al negocio familiar de fabricación de cerveza y nunca volvió a volar. Murió en su ciudad natal el 7 de marzo de 1973 a la edad de 79 años.

El Lt Jean Olieslagers, conocido como el *Diablo de Antwerp,* había sido piloto de motocicletas antes de la guerra, llegando a ser Campeón del Mundo en 1902 con 19 años. En 1909 compró un monoplano Blériot y aprendió a volar (graduación honoraria belga nº 5), y entre 1910 y 1913 consiguió siete récords mundiales de vuelo. Cuando llegó la guerra los alemanes incluso le pidieron su ayuda para la observación aérea.

Olieslagers entró en la Aviación belga y se convirtió en el primer piloto de caza que reclamó una victoria en combate aéreo pilotando un Nieuport 10 con la *2ª* el 12 de septiembre de 1915 (un biplaza Aviatik). Aunque fue una victoria de "obligado a aterrizar", se hizo oficial. Consiguió dos victorias no oficiales más con el Nieuport 10 antes de final de año y luego pasó a la *1ª*, en la que nuevamente pilotó los Nieuport 10 y, posteriormente, los 11. Rara vez Olieslagers se tomaba las reclamaciones en serio, pero los documentos oficiales establecen que para junio de 1917, cuando esta *Escadrille* comenzó a utilizar los Hanriot Scout, Olieslagers tenía cuatro derribos oficiales y al menos una docena de no oficiales; por lo menos uno de estos últimos no había sido confirmado simplemente porque no había un oficial presente para atestiguar la caída del avión. Con el Hanriot se convirtió en as (oficialmente), pero sus seis victorias parecen una cantidad pequeña considerando su prolongado periodo en combate. Por ejemplo, sólo en 1916 Olieslagers realizó 193

El futuro mejor as belga Willy Coppens sentado en su Nieuport con su emblema personal por delante de la insignia del *cardo* que indicaba la *Escadrille 9ª*. El distintivo que se ve en esta fotografía lo utilizó posteriormente la *Escadrille 11ª*. La mayoría de las 39 victorias de Coppens las consiguió con los Hanriot.





Edmund Thieffry pilotó este Nieuport 23 durante su periodo de servicio con la 5ª *Escadrille*. El motivo del cometa que adorna este caza era el emblema de la unidad. Thieffry consiguió seis victorias con los Nieuport y cuatro con los SPAD.

patrullas y participó en 52 combates, mientras que en 1918 realizó 141 salidas y tomó parte en al menos 15 combates.

El Sous-Lieutenant Edmond Thieffry procedía de Etterbeck, cerca de Bruselas, y acababa de convertirse en abogado cuando empezó la guerra. Inmediatamente fue hecho prisionero de guerra pero escapó y se convirtió en piloto, aunque no muy bueno a juzgar por los diversos accidentes que sufrió. No obstante, Thieffry perseveró y quizá para proteger a los observadores pilotó los monoplazas. Consiguió su primera victoria confirmada volando con la *5ª* el 15 de marzo de 1917 y la segunda ocho días después. Se convirtió en as el 3 de julio en un combate en el que logró ser el primer belga en conseguir una victoria doble, dos aviones de exploración alemanes Marine Albatros D III al norte de Dixmude.

A continuación, la *escadrille* de Thieffry recibió los SPAD como equipamiento y logró cuatro victorias más antes de ser derribado, el 23 de febrero de 1918, al atacar un biplaza de la *Flieger Abteilung* 227. Herido y cautivo en un hospital alemán de Gante al menos sobrevivió y en abril consiguió escapar, pero fue rápidamente capturado. Después de la guerra regresó al Derecho y también participó en política, pero su amor por el vuelo no había disminuido, y a comienzos de 1925 él y dos compañeros pilotaron un avión hasta el Congo Belga. Este grupo realizó muchos vuelos en el Congo, pero el 11 de abril de 1929 su avión se vio sorprendido por una tormenta tropical y se estrelló. Thieffry y uno de sus amigos murieron. Tenía 36 años y dejó esposa y cinco hijos.

La Aviación de Estados Unidos

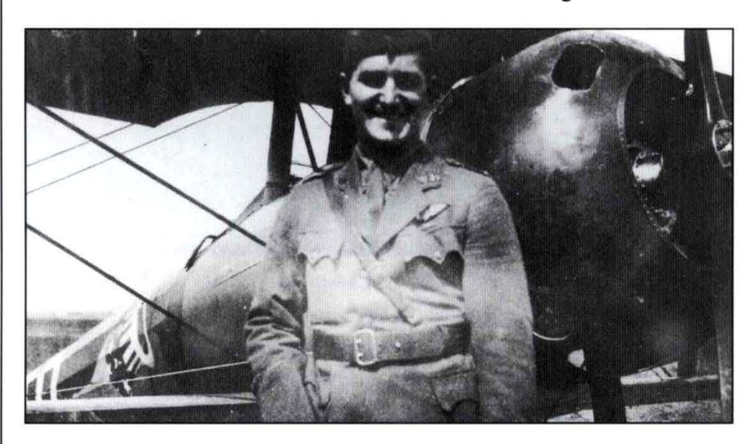
Las unidades de caza estadounidenses que llegaron a Francia a comienzos de 1918 no disponían de aviones y, por lo tanto, tuvieron que depender de los aparatos tanto del RFC como de la Aviación Francesa. Dos escuadrones estadounidenses agregados a los británicos utilizaron los Sopwith Camel (17º y 148º), mientras que el resto, que operaba con los franceses, recibió los Nieuport 28.

De forma bastante extraña, los propios franceses habían rechazado este aparato en favor del SPAD XIII, pero a comienzos de 1918 no había suficientes SPAD para prestar a los estadounidenses así que les dieron el Modelo 28 rechazado. Los dos primeros Escuadrones Aéreos de Estados Unidos que se equiparon fueron el 94º y el 95º, aunque inicialmente los aviones llegaron sin armamento. Estas dos unidades estuvieron prepara-

das para combatir en marzo; sin embargo, como se descubrió que los pilotos del 95º no habían recibido una adecuada instrucción de tiro, fueron retirados hasta comienzos de mayo.

El Modelo 28 era un avión de aspecto muy diferente de los Nieuport anteriores. En primer lugar, tenía el fuselaje más largo y no mostraba la familiar configuración de ala sesquiplana, ni los famosos montantes en V, aunque el capot era parecido y el timón se había diseñado sobre la superficie de cola del Nieuport 27. Las dos ametralladoras iban instaladas en el lado izquierdo del capot en una posición poco frecuente, diferente de cualquier otro modelo de caza aliado o alemán.

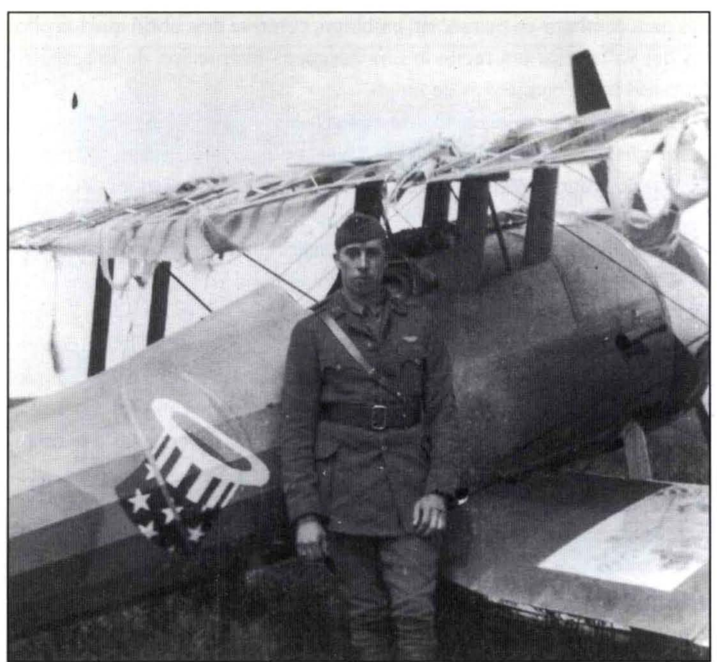
Los pilotos estadounidenses realizaron sus primeras patrullas con los Modelo 28 sin armamento; esta curiosa iniciativa se emprendió simplemente por cuestiones de moral, y evidentemente los pilotos no tenían órdenes de cruzar las líneas. Cuando comenzaron a llegar las ametralladoras se fueron repartiendo una por avión, y la segunda se instaló cuando los suministros aumentaron. La primera acción de combate llegó el 14 de abril de 1918 y en ella cayeron dos pilotos alemanes de la *Jasta* 64 ante Alan Winslow y Douglas Campbell, del 94º. Según fue avanzando 1918, dos nuevos escuadrones (27º y 147º) se unieron al 94º y al 95º para formar el Grupo de Caza 1.



Douglas Campbell, del 94º Escuadrón Aéreo, se convirtió en el primer piloto de caza con instrucción completamente estadounidense que llegó a ser as con la Aviación de EE UU. Aquí se le puede ver de pie junto a su Nieuport 28 *blanco 10* (N6164) con el que consiguió su primera victoria el 14 de abril de 1918.

A pesar de una cierta falta general de confianza en el Modelo 28 (tenía tendencia a perder tela del ala en las recuperaciones forzadas y el motor se podía incendiar si al piloto se le olvidaba cortar el fluido de combustible al desconectar la ignición en el aterrizaje), los pilotos estadounidenses no lo hicieron demasiado mal. En julio comenzaron a llegar los SPAD XIII y esta actualización finalizó a comienzos de agosto. Sin embargo, durante el breve periodo de estas unidades con el Nieuport, unos cuantos estadounidenses alcanzaron la condición de ases.

El Lt Douglas Campbell, del 94º, se convirtió en el primer piloto instruido por los estadounidenses que derribó cinco aviones alemanes. Nacido en California en junio de 1896, este hombre de las universidades de Harvard y Cornell consiguió su primera victoria el 14 de abril de 1918 y para el 31 de mayo ya se había convertido en as. Añadió una sexta el 5 de junio, pero resultó herido en combate y siguió combatiendo a pesar de tener una bala alojada en la espalda. Cinco de sus seis victorias confirmadas llegaron mientras pilotaba el N6158, con distintivo "0" y con el que David Peterson había reclamado dos victorias anteriores. En la déca-



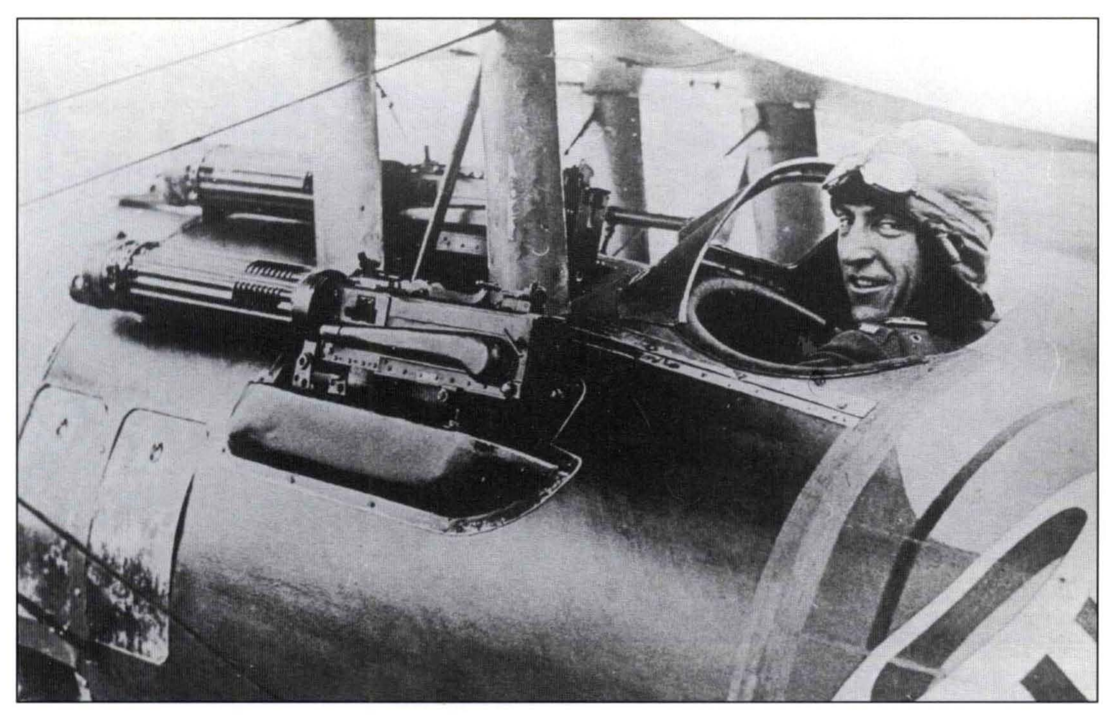
James Meissner del 94º Escuadrón Aéreo de pie junto a su destrozado "14" (N6144), tras haber conseguido llegar combatiendo de vuelta a su campo de aviación después de que el Nieuport 28 perdiera la tela del ala superior el 2 de mayo de 1918. Destaca el cartel de *Liberty* pegado en la superficie superior del ala inferior del caza. Aquel día Meissner participó en su primer combate, en el que derribó un Hannover Modelo C. Logró cuatro victorias con el 94º y cuatro más con el 147º pilotando los SPAD.

da de los años treinta trabajó con Pan American Airways, de la cual se convirtió en presidente en 1939 y director general en 1948. Murió en diciembre de 1990 a la edad de 94 años.

David McKelvey Peterson, de Pensilvania y nacido en julio de 1894, se había unido a los franceses en 1916 y había prestado sus servicios en la *Lafayette Escadrille,* logrando una victoria en septiembre de 1917. Una vez que fue trasladado a la USAS (Aviación de Estados Unidos) en febrero de 1918, voló en el 103º Escuadrón Aéreo (formalmente la N124) y posteriormente fue nombrado jefe de escuadrilla con el 94º. Peterson reclamó cinco victorias más pilotando los Nieuport 28 y fue ascendido a comandante en agosto. Al regresar a casa después de la guerra, Peterson murió en un accidente de vuelo en Daytona Beach, Florida, en marzo de 1919.

James Armand Meissner, de Brooklyn (Nueva York, nacido en Nova Scotia el 20 de julio de 1896), también había estudiado en Cornell. Destinado al 94º en marzo de 1918 tuvo suerte de sobrevivir a su primer combate. La tela del ala superior de su Nieuport (N6144 "14") se arrancó en un picado el 2 de mayo poco después de lograr su primera victoria, un biplaza Hannover CL, pero consiguió aterrizar sin mayores daños ni para él ni para su aparato. El 30 de mayo, Meissner volvió a escaparse por los pelos al chocar contra un Albatros Scout durante un combate, pero nuevamente consiguió aterrizar sano y salvo con su dañado Nieuport (N6144, por entonces con distintivo "8"). Meissner, con cuatro victorias confirmadas, asumió el mando del 147º Escuadrón Aéreo y logró su quinta victoria el 1 de agosto. Añadió otros tres derribos a su total pilotando los SPAD y finalizó la guerra con ocho. En la posguerra Meissner ayudó a formar y organizar la Guardia Nacional de Alabama y durante un periodo fue su oficial al mando. Murió el 16 de enero de 1936 a la edad de 39 años.

El piloto estadounidense con más victorias que voló con la USAS fue Edward Vernon Rickenbacker. Eddie Rickenbacker no era ningún adolescente ya que tenía 27 años (había nacido en octubre de 1890). *Rick,* de



El "as de ases" estadounidense, Capt Eddie Rickenbacker. Reclamó seis victorias pilotando los Nieuport 28 con el 94º Escuadrón Aéreo antes de que una infección de oído le alejara del frente. Al volver a pilotar los SPAD con el 94º su total se elevó a 26 antes del final de la guerra, aunque no fue hasta 1960 cuando se confirmó su 26º derribo.

Columbus, Ohio, había sido piloto de carreras y de pruebas de coches antes de la guerra. Al llegar a Inglaterra en 1916 con la industria del automóvil decidió alistarse y durante un periodo fue conductor con la graduación de sargento. Rickenbacker, decidido a tener un papel más activo, se trasladó a la aviación y después de la instrucción pasó a formar parte del 94º Escuadrón Aéreo en marzo de 1918. Consiguió su primera victoria en combate el 29 de abril (N6159 "12") y para finales de mayo se había convertido en as con cinco victorias oficiales y una sexta que no se confirmó oficialmente hasta 1960. La mayor de sus reclamaciones con los Nieuport fueron con el N6169 con distintivo "1".

Tras haber permanecido en tierra por una infección de oído, en el momento en que Rickenbacker regresó al 94º en septiembre éste se había equipado con los SPAD, y durante las últimas semanas de la guerra elevó su registro hasta 26. Después de la guerra Rickenbacker montó un negocio de automóviles y luego pasó a la aviación. Permaneció en la vida pública hasta su muerte en julio de 1973, en Zúrich, Suiza, a la edad de 82 años.

La Fuerza Aérea italiana

La guerra aérea que se entabló en el norte y el noreste de Italia contra las fuerzas de los austrohúngaros fue muy diferente de la que se desencadenó en el frente occidental en Francia. Sin embargo, la fuerza de caza italiana, aunque compuesta por varios modelos diferentes de aviones, sí utilizó durante un cierto tiempo diversos Nieuport. Aparte de unos cuantos aparatos adquiridos directamente a Francia, la mayoría los fabricó Nieuport-Macchi bajo licencia. Sin embargo, según fue avanzando la guerra, la Aviación italiana se pasó gradualmente a los SPAD y a los Hanriot.

No obstante, algunos ases utilizaron los Nieuport 11, 17 y 27, y aunque la mayoría de los pilotos que entraron en combate en 1918 pilotaron los



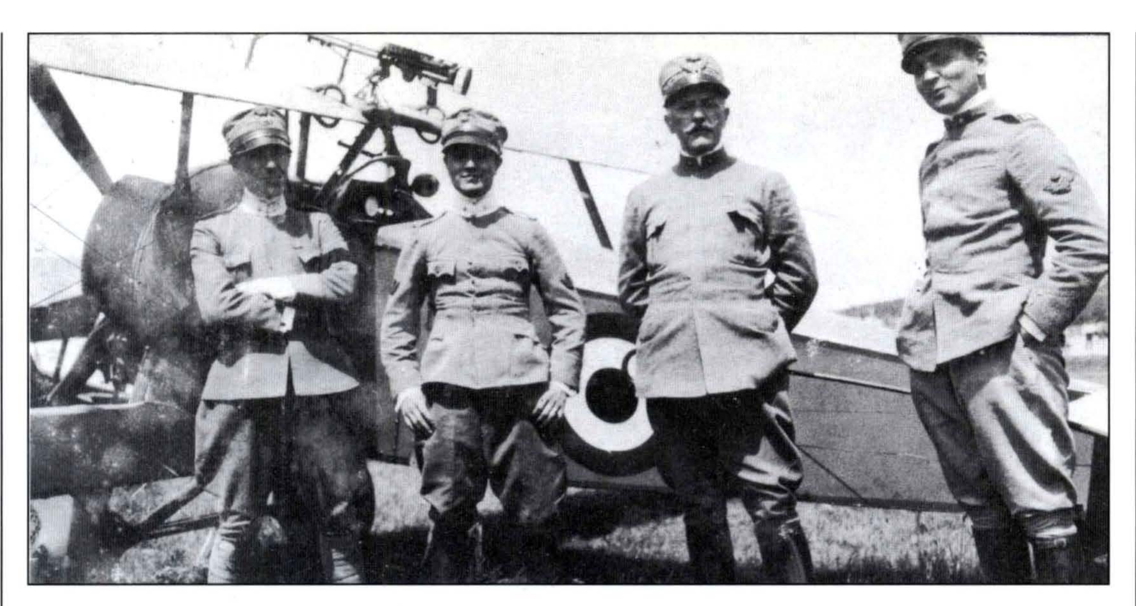
Se puede ver a Francesco Baracca y a su Nieuport 11 N1431 de la *1ª Squadriglia* en la primavera de 1916. Este avión tenía un barnizado en color claro con las cintas de los bordes oscuras. Baracca se convirtió en el "as de ases" de Italia con 34 derribos, pilotando los Nieuport y los SPAD. Adoptó un caballo negro encabritado como su insignia personal. Aunque voló posteriormente con la *70ª* y la *91ª Squadriglia,* logró muchas de sus primeras victorias pilotando los Nieuport antes de la llegada de los SPAD. Baracca murió en combate el 19 de junio de 1918.

Hanriot, unos cuantos ya habían alcanzado la condición de ases con los Nieuport, mientras que otros habían comenzado su carrera como tales con este modelo.

El Maggiore Francesco Baracca fue el mejor as italiano de la I Guerra Mundial. Nacido en Lugo di Romagna, en la provincia de Ravenna, tenía casi treinta años durante su periodo de anotación más prolífico en el frente. Nacido en mayo de 1888 se alistó en la caballería antes de la guerra pero se ofreció voluntario para volar en 1912. Tras ser nombrado oficial, Baracca llegó a París en 1915 para actualizarse con los Nieuport Scout y regresó para pilotar los Nieuport 10 con la *1ª Squadriglia*. Sin embargo, rápidamente el Modelo 11 demostró ser un aparato mejor y utilizó uno para derribar a su primer oponente el 7 de abril de 1916, que también fue la primera victoria oficial italiana de la guerra.

Baracca, con tres victorias, se trasladó a la *70ª Squadriglia* aquel verano, y para abril de 1917 ya había conseguido ocho derribos. A continuación, pasó a formar parte de la *91ª Squadriglia*, pilotando tanto los Nieuport como los SPAD antes de decidirse por los SPAD VII y XIII. Para junio de 1918 había logrado 34 victorias. Cayó en combate el 19 de junio de 1918 durante una salida de ataque y hoy en día la causa de su muerte todavía no está clara.

Flavio Torello Baracchini consiguió 21 victorias antes de resultar herido en junio de 1918; ocho de estos derribos los logró mientras volaba con la *81ª Squadriglia*. Nacido en julio de 1895 en Villafranca Lunigiana, estuvo en los Ingenieros durante la primera parte de la guerra. Una vez que aprendió a volar, Baracchini entró en el servicio con un escuadrón de Voisin y tras la actualización a los Nieuport pasó a formar parte de la *81ª Squadriglia*. En el verano de 1917 comenzó a pilotar los Hanriot con la *76ª Squadriglia*, añadiendo cuatro derribos más a su total, para luego regresar a la *81ª*. Baracchini, que por entonces también pilotaba los Hanriot, elevó su registro a 21, aunque puede que fueran hasta 33, antes de que una herida acabara con su carrera de combate. Después de la guerra



trabajó en un laboratorio químico, pero resultó gravemente quemado por una explosión el 29 de julio de 1928 y murió en Roma el mes de agosto siguiente.

El Sergente Marziale Cerutti procedía de Brescia, donde había nacido en marzo de 1895. Prestó sus servicios con la Artillería antes de la instrucción de vuelo y, en última instancia, acabó en la *79ª Squadriglia* pilotando los Nieuport Scout. Sus tres primeras reclamaciones de 1917 no fueron confirmadas, pero finalmente le llegó el éxito el 24 de noviembre y se convirtió en as el 28 de enero de 1918 con dos derribos compartidos con otro piloto (Reali). El Nieuport 11 de Cerutti, con el distintivo del as de bastos, y posteriormente un Modelo 27, también tuvieron las iniciales "MIR" en un lateral, que querían decir *Marziale Imperatore Romano* (Emperador Romano Marcial). Sus últimas tres victorias confirmadas cayeron el 27 de octubre de 1918 mientras pilotaba un Nieuport 27. Ascendió a oficial en 1919.

El Sergente Attilio Imolesi, de Cesena, tenía 26 años cuando pasó a formar parte de la *79ª Squadriglia*. Se cree que consiguió todas sus victorias con los Nieuport entre agosto de 1917 y enero de 1918, aunque sus primeras reclamaciones confirmadas llegaron en abril de 1917. Resultó herido en un accidente cerca de Marostica el 11 de marzo de 1918.

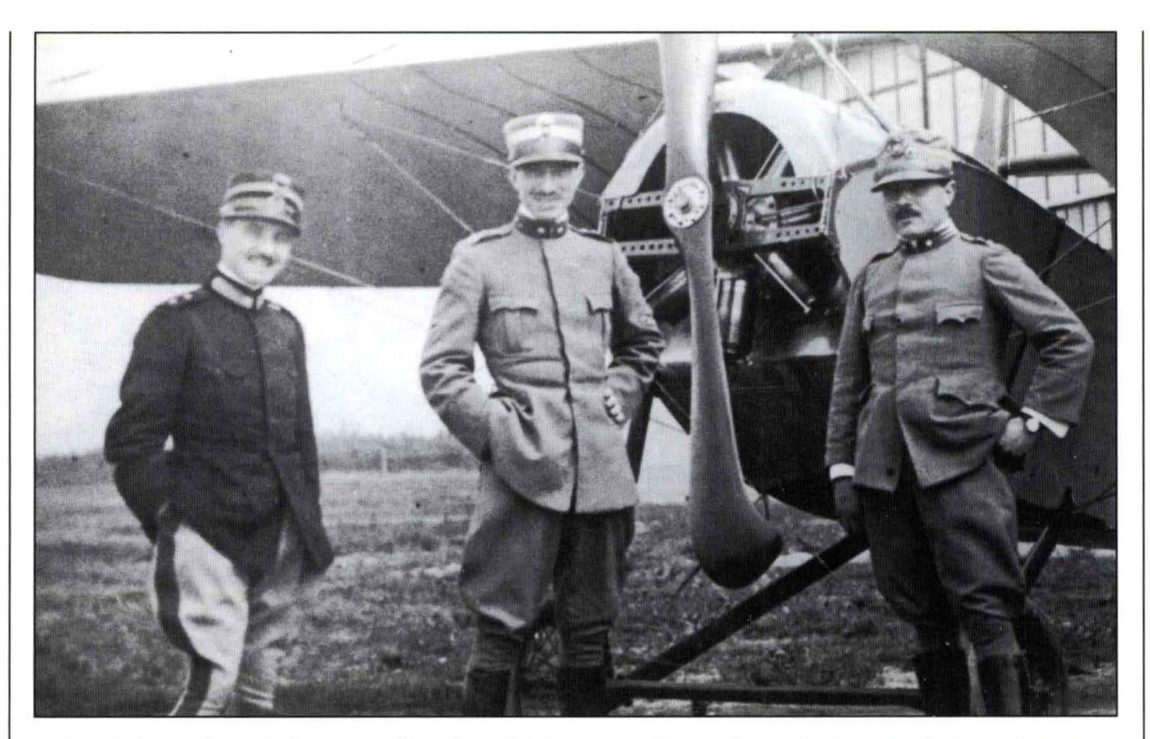
El Tenente Carlo Francesco Lombardi nació en Génova en enero de 1897. Tras prestar sus servicios en la infantería, aprendió a volar y consiguió cinco (posiblemente seis) de sus ocho victorias pilotando los Nieuport con la *77ª Squadriglia*. En la posguerra Lombardi trabajó para la fábrica familiar de arroz, pero mantuvo su interés por volar y fue muy conocido por sus vuelos para conseguir récords, y por formar la compañía de aviación Avia en 1938. Murió en marzo de 1983.

El Tenente Luigi Olivi, nacido en Campobasso en noviembre de 1894, vivió en Ancona antes de la guerra y aprendió a volar entre 1914 y 1915. Herido en un accidente en octubre de 1915, tras una rápida recuperación llegó a la *2ª Squadriglia*, donde asumió las funciones de cooperación con la artillería. Tras actualizarse con los Nieuport, Olivi fue destinado a la *76ª Squadriglia* en julio de 1916. Reclamó ocho vic-

El as Luigi Olivi, con seis derribos, al que se puede ver en el extremo derecho, prestó sus servicios como oficial al mando de la *76ª Squadriglia* en 1916-1917. De pie junto a él se encuentra el General Novelli y su hijo, el Tenente Gastone Novelli, que consiguió al menos tres victorias con los Nieuport volando con la *81ª* y la *91ª Squadriglia* en 1917-1918; su total final fue de ocho. Novelli murió en un accidente de vuelo en julio de 1919.



Este retrato de Pier Piccio se tomó algunos años después de la I Guerra Mundial.



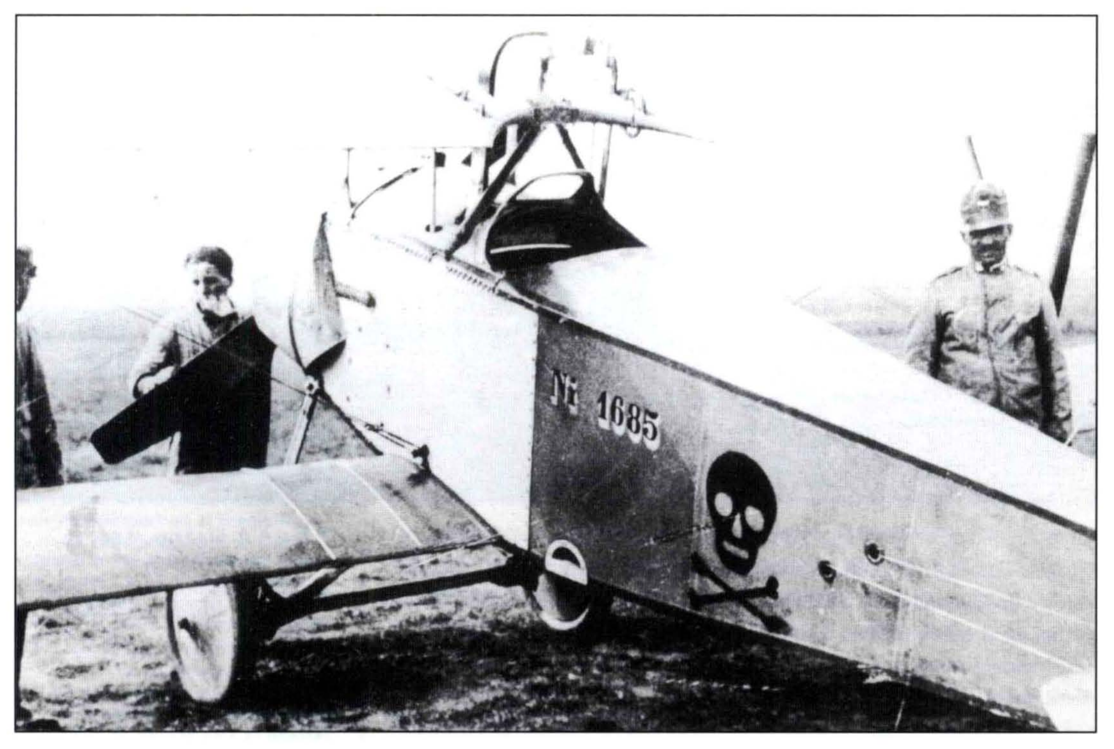
Pier Ruggero Piccio (en el centro) consiguió 23 de sus 24 victorias volando con la *91ª Squadriglia* en 1917-1918 y posiblemente logró hasta diez derribos con los Nieuport. Finalizó la guerra con la graduación de teniente coronel al mando de un grupo de caza.

torias, de las cuales seis fueron confirmadas oficialmente, la última el 17 de junio de 1917. Cuando regresaba de fotografiar los restos de este derribo fue alcanzado y murió cerca de Moraro. Olivi recibió dos Medallas de Plata.

El Tenente-Colonnello Pier Ruggero Piccio nació en Roma en 1880. Antes de la guerra estuvo en la infantería, con la que prestó sus servicios en África, Creta y Libia, antes de convertirse en piloto en 1913. Realizó salidas de reconocimiento cuando Italia entró en la guerra y mandó un escuadrón de bombarderos. Posteriormente, Piccio prestó sus servicios como oficial al mando de la *77ª* y la *91ª Squadriglias,* que utilizaban los Nieuport, y más tarde mandó el *10º Gruppo*. En total, consiguió 24 victorias, además de otras sin confirmar, y aunque pilotó diferentes aviones, al menos derribó cinco con los Nieuport.

El Tenente Ferruccio Ranza era ingeniero cuando comenzó la guerra pero en 1915, a los 22 años, entró en la aviación y pasó a la *43ª Squadriglia* para realizar misiones de reconocimiento. Obtuvo la Medalla de Bronce en 1916, pero a continuación se actualizó con los Nieuport y fue enviado a la *77ª Squadriglia*. Ranza reclamó seis victorias (cuatro fueron confirmadas) pilotando los Nieuport 11 antes de ser destinado a la *91ª Squadriglia*. Su quinta victoria llegó el 23 de junio. Ranza siguió anotando victorias de forma constante durante 1917 y elevó su total a 12 victorias a finales de año. En 1918 consiguió otras cinco victorias pilotando los SPAD y durante este año asumió el mando de la *squadriglia*.

El Sergente Antonio Reali nació en marzo de 1891 en la provincia de Turín y prestó sus servicios inicialmente como ingeniero. Aprendió a volar en 1915 y tras pasarse a los Nieuport fue destinado a la *79ª Squadriglia* a comienzos de 1917. Aunque presentó algunas reclamaciones anteriores, no consiguió una victoria confirmada hasta el 14 de



Este Nieuport 11 fabricado por Macchi (N1685) fue pilotado por Fulco Ruffo di Calabria de la *70ª Squadriglia* en enero de 1917. La bandera pirata sobre el barnizado claro era su distintivo personal. Aunque no está claramente visible en esta fotografía, este caza llevaba instalada una poco frecuente ametralladora Colt sobre el ala superior.

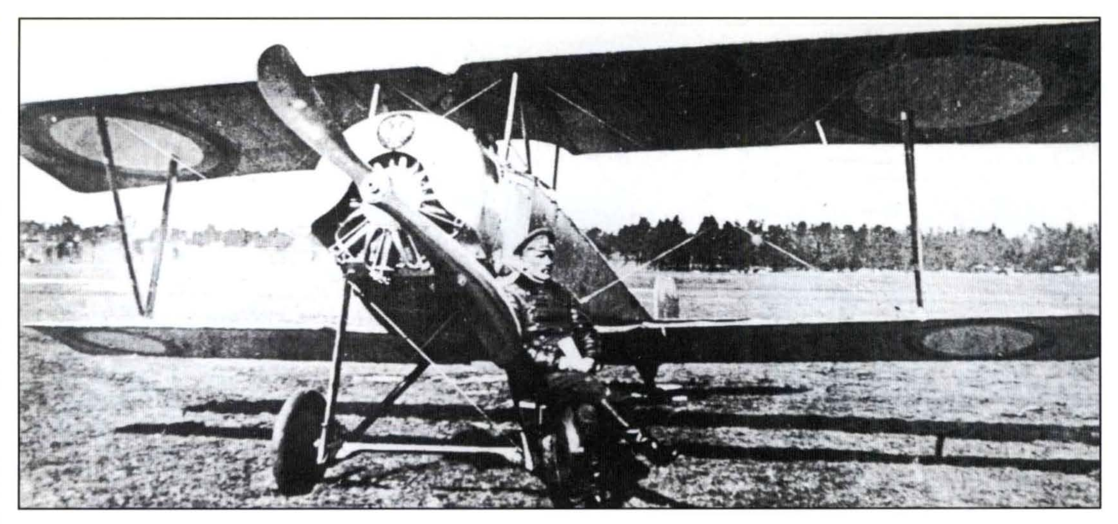
enero de 1918, pero para el final de la guerra había logrado 11 victorias, así como 18 reclamaciones sin confirmar. Reali se convirtió en as en menos de un mes pilotando los Nieuport.

El Tenente Fulco Ruffo di Calabria procedía de Nápoles, donde había nacido el 12 de agosto de 1884. De familia militar, llegó a ser oficial de caballería antes de la guerra. Aprendió a volar a comienzos de la guerra y pilotó los biplazas hasta que se pasó a los cazas. Destinado a la *1ª Squadriglia*, Di Calabria consiguió su primera victoria el 23 de agosto de 1916 y, un mes más tarde, pasó a formar parte de la *70ª Squadriglia*. Su registro comenzó a subir en 1917, especialmente cuando fue destinado a la *91ª Squadriglia* y consiguió, quizá, nueve victorias con los Nieuport. Di Calabria se convirtió en as el 5 de mayo. Posteriormente pilotó los SPAD, y para el final de la guerra había elevado su registro a 20.

El Tenente Silvio Scaroni, de Brescia, nació en mayo de 1893 y estuvo en la artillería hasta que aprendió a volar en 1915. Destinado a una unidad de cooperación con la artillería, obtuvo la Medalla de Bronce y luego realizó misiones de reconocimiento. Tras actualizarse con los Nieuport, llegó a la *76ª Squadriglia*. Aunque se vio a su primer blanco en combate estrellarse por detrás de las líneas enemigas, Scaroni no presentó ninguna reclamación, pero para mediados de diciembre ya había logrado seis victorias. A continuación, su unidad se equipó principalmente con los Hanriot, y con este modelo elevó su registro a la cifra de 26 en julio de 1918. Resultó gravemente herido el 13 de julio y no volvió a entrar en combate.

La Aviación Imperial Rusa

La Aviación Imperial Rusa tuvo sus orígenes en 1910 y su principal equipamiento fueron aviones de fabricación francesa. A los cuatro años, su tamaño aparente parecía impresionante, pero muchos de sus aviones dis-



El Maj A. A. Kozakov, al que se puede ver sentado sobre la rueda de su Nieurport 10 "222", fue el "as de ases" de Rusia durante la I Guerra Mundial. Consiguió 19 de sus 20 victorias con los Modelos 10, 11 y 17 entre junio de 1916 y octubre de 1917. Kozakov murió cuando su Sopwith Snipe se estrelló el 1 de agosto de 1919.

taban mucho de ser nuevos y no habían recibido un buen mantenimiento. Cuando comenzó la guerra con Alemania, los aviadores rusos comenzaron las operaciones con unos aviones que, en su mayor parte, permanecerían en el servicio hasta bien entrado 1916. Los aviones de las compañías rusas tardaban mucho en llegar, lo que hizo que la aviación dependiera enormemente de los equipos franceses.

Los Nieuport biplazas (Modelos 10 y 12) fueron algunas de las adquisiciones francesas, junto con otros modelos de caza como el 11 y, posteriormente, el 17. Algunos se camuflaron en verde y marrón, mientras que otros mantuvieron el acabado francés en plata. Según fue avanzando la guerra, también aparecieron modelos más actualizados, como los Nieuport 21 y 23.

A finales de 1916 había 12 Destacamentos de Caza, y aunque utilizaban una amplia gama de modelos, los Nieuport ocuparon un lugar preeminente antes de la llegada final de los SPAD, pero incluso entonces los Nieuport siguieron en acción hasta el momento de la Revolución a finales de 1917.

El reconocimiento de las reclamaciones de los pilotos se basaba en ideas parecidas a las de los franceses, y las victorias compartidas se reconocían siempre y cuando se estableciera la confirmación. También, en algunas ocasiones, resultaba suficiente con derrotar al avión enemigo en lugar de derribarlo. Hubo igualmente varios pilotos rusos que entraron en combate junto a los franceses en Francia, igual que algunos pilotos franceses pasaron algunos periodos de combate en el frente ruso.

El primero de todos los ases rusos (y de todos los registrados en Rusia) fue Alexandr Alexándrovich Kozakov, que también sería el máximo anotador ruso de la I Guerra Mundial. Nació en enero de 1889 y estuvo en la caballería antes de la guerra, para luego trasladarse a la aviación en 1913. Consiguió su primera victoria el 31 de marzo de 1915, ¡por arrollamiento!, pilotando un Morane con el 4º Destacamento de la Aviación en Polonia. En septiembre, Kozakov llegó al 19º Destacamento y asumió el mando. Se convirtió en as el 21 de diciembre cuando pilotaba los Nieuport 10 y 11.

En el momento en que comenzó a pilotar los Nieuport 17 a mediados de mayo de 1917, Kozakov tenía ya ocho victorias y su registro subió a 20 el 26 de octubre. Renunció a su puesto en enero de 1918 después de



Iván Orloff obtuvo cuatro victorias con los Nieuport en el Frente Ruso con el 7º Destacamento de Caza y una con un SPAD en Francia volando con la *Escadrille* N3. Murió en combate el 4 de julio de 1917.

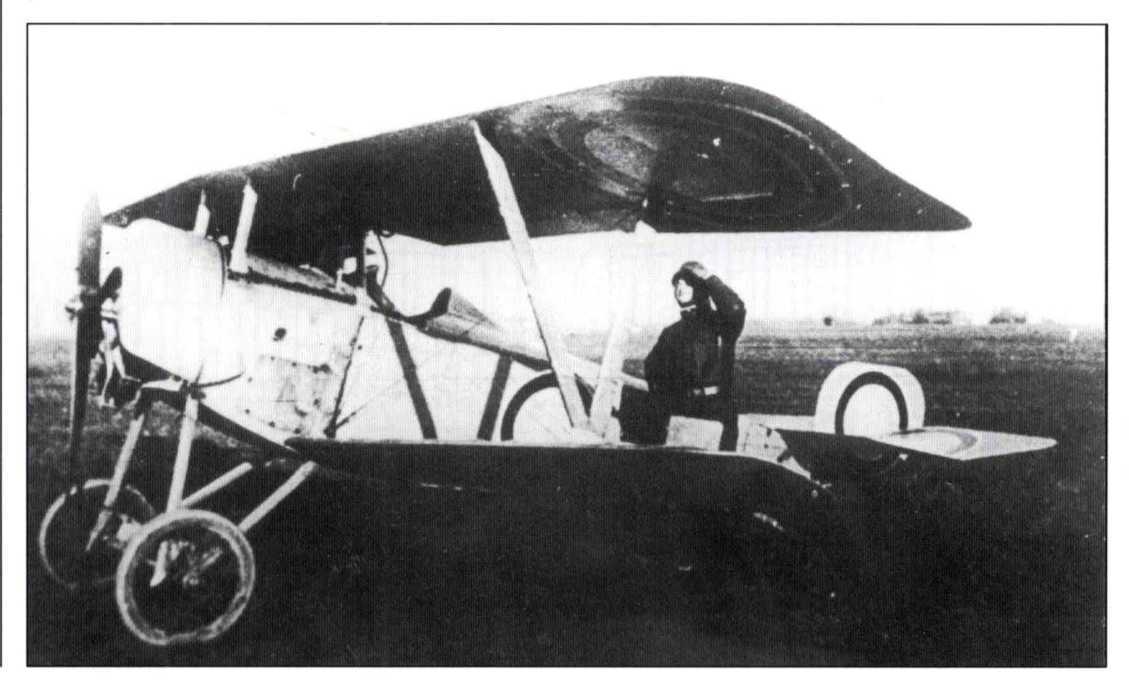
la Revolución, y posteriormente pasó a formar parte del destacamento de vuelo eslavo-británico contra los bolcheviques.

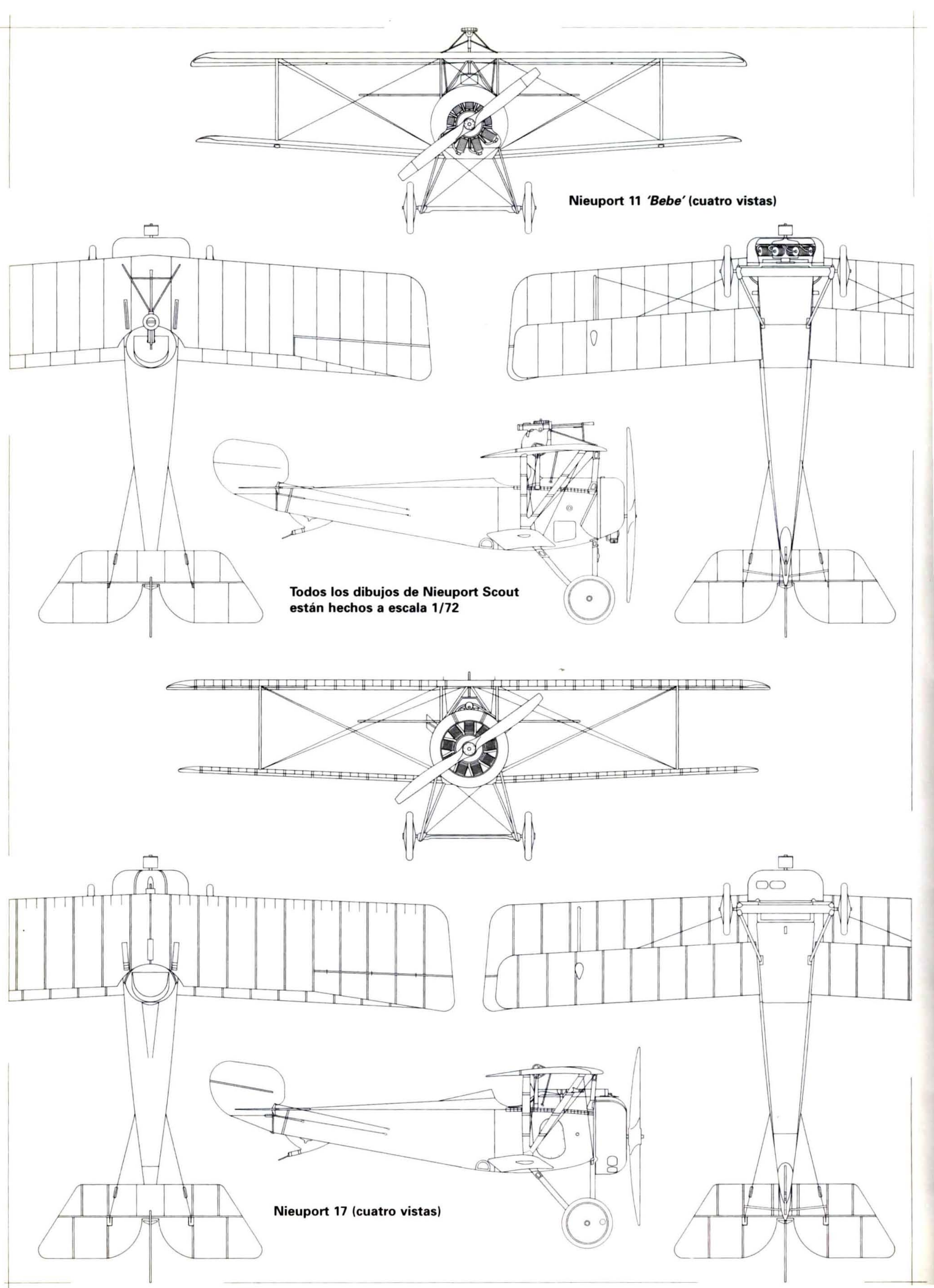
El Capitaine Paul Vladimiróvich d'Argueff nació en Yalta, Crimea, el 1 de marzo de 1887. Finalizó la instrucción en la academia militar de Odessa en 1907 y prestó sus servicios como oficial de infantería. Destacado en Francia, entró primeramente en combate en el frente occidental pero resultó herido el 23 de septiembre de 1914 y, nuevamente, en abril de 1915. D'Argueff recibió una herida el 2 de mayo que le incapacitó para el servicio en el frente, por lo que fue trasladado a la aviación. Después de un breve periodo con la N48, D'Argueff llegó a Rusia, al 19º Destacamento de Caza. Consiguió su primera victoria el 10 de enero de 1917, y para el 20 de junio ya había logrado seis derribos con los Nieuport Scout. En 1918 regresó a Francia y pilotó los SPAD con la SPA124, elevando su registro a 15 para el final de la guerra.

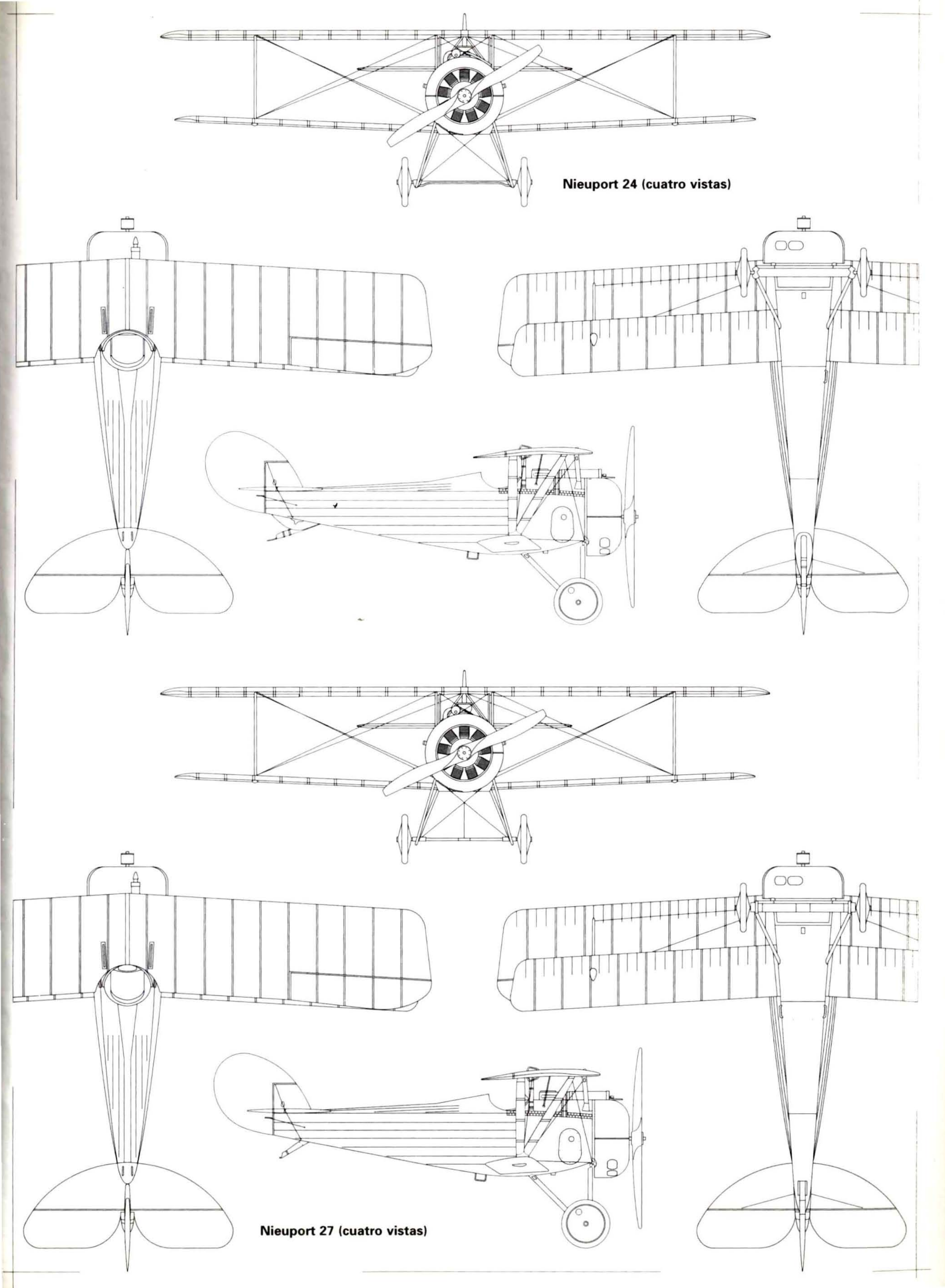
El Lt Donat Aduióvich Makeenok procedía de la región de la frontera ruso-polaca y había nacido en mayo de 1890. Tras alistarse en el Ejército ruso en 1911, se trasladó de la infantería a la aviación y se convirtió en piloto antes de la guerra. Después de pilotar los biplazas, solicitó el traslado a los cazas y entró en combate con el 7º Destacamento de Caza en 1917. Makeenok consiguió ocho victorias pilotando los Nieuport 21 y 23, la quinta de ellas el 29 de junio; él fue el único as de origen polaco de la I Guerra Mundial que voló contras las potencias centrales. Prestó sus servicios en la guerra ruso-polaca de 1921.

Iván Alexándrovich Orloff nació en 1895 en San Petersburgo. En su juventud construyó planeadores y, posteriormente, un monoplano con motor en 1913. En junio de 1914 consiguió una licencia de vuelo rusa y después de la guerra comenzó a pilotar los Voisin. Orloff, que se convirtió en piloto de caza a comienzos de 1916, voló con el 7º Destacamento de Caza y en él logró tres victorias con los Nieuport 11 hasta finales de año.

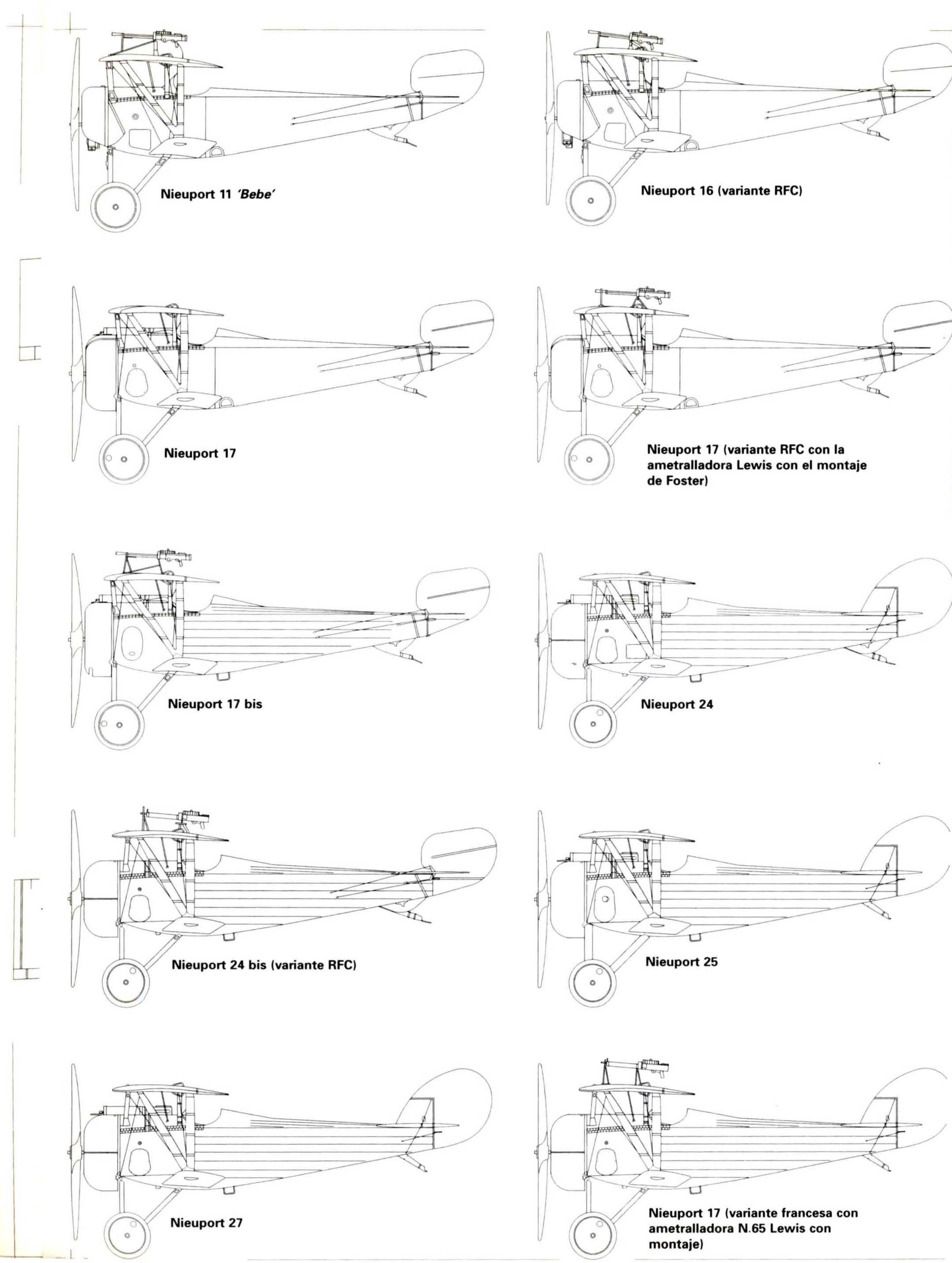
Este Nieuport 16 tiene el acabado general en barnizado claro, con los círculos rusos en múltiples posiciones.




Nieuport 11 *'Bebe'* (cuatro vistas)
Todos los dibujos de Nieuport Scout están hechos a escala 1/72
Nieuport 17 (cuatro vistas)

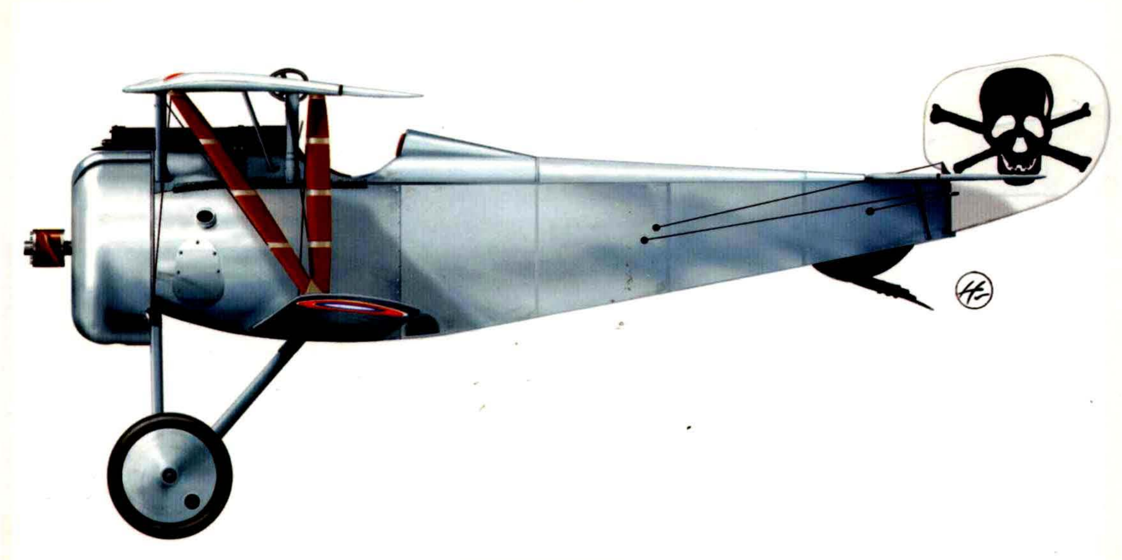


Nieuport 24 (cuatro vistas)
Nieuport 27 (cuatro vistas)


Nieuport 11 'Bebe'
Nieuport 16 (variante RFC)
Nieuport 17
Nieuport 17 (variante RFC con la ametralladora Lewis con el montaje de Foster)
Nieuport 17 bis
Nieuport 24
Nieuport 24 bis (variante RFC)
Nieuport 25
Nieuport 27
Nieuport 17 (variante francesa con ametralladora N.65 Lewis con montaje)



La compañía francesa Nieuport suministró a las fuerzas aéreas aliadas el primer y auténtico caza de exploración de la I Guerra Mundial en la forma del diminuto Modelo 11 de 1915. Este avión, que ofrecía una increíble maniobrabilidad, fue el único avión capaz de enfrentarse a la siempre victoriosa serie alemana de Koffer E, y lo pilotaron los ases franceses, británicos, rusos, belgas e italianos. El Modelo 11 fue sustituido a partir de mayo de 1916 por el más potente y voluminoso Modelo 17, que resultó ser uno de los mejores cazas de la guerra. Los posteriores modelos del Nieuport siguieron siendo populares entre los pilotos hasta 1918, y los mejores ases los utilizaron con profusión todavía mucho después de que hubieran llegado al frente cazas más modernos. El último Nieuport Scout que entró en acción fue el muy poco fiable Modelo 28, que disfrutó de un efímero éxito en la Aviación de Estados Unidos a mediados de 1918.





ediciones del Prado